
إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال يوليو 2008 / جمادى أخر 1429
International July 2008 / Gamada II 1429
• جمارك عصرية بعقول مصرية
• الحوار الخلاق بين عولمة التجارة وعولمة الموانى
• كيف توظف العلم والتكنولوجيا لخدمة الإقتصاد الوطنى
• Main Expected Design Loads For the Port Facilities
• لمحة مختصرة عن غرفة التجارة الدولية
• أزمة الثقة المفقودة فى العلاقات التجارية البحرية
• مواجهة عالمية للأمن الغذائى



• الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ....وداعا للتأخير....وداعا للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٢٤١٤٩٩٤٤-٢٤١٨٤٤٢٣-٢٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٢٤١٨٤٤٢٨-٢٤١٤٨٨٧٧-٢٠٢+
مكتب الاسكندرية :.١ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

MAMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ. د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائى

أ.د. عصام شرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية

* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* محمد صابر
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة

* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (966+)

فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا

* ربان/ رامى تحوف

محمول 0096394231001

فاكس 0096343714536

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455

إسكندرية Telefax. +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



قضية السكان مشكلة المشاكل

عقد بالقاهرة المؤتمر القومى الثانى للسكان الذى دعا إليه الرئيس حسنى مبارك تحت رعايته وبتكليف منه، وقد تولى رئاسة المؤتمر الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وشارك فيه ما يقرب من ألفى مدعو من باحثين وخبراء وإعلاميين وممثلين عن جميع المحافظات والنقابات المهنية والأحزاب والجمعيات الأهلية والمراكز البحثية والهيئات الدينية.

وأفتتح الرئيس مبارك المؤتمر بكلمة طالب فيها أجهزة الأعلام والكتاب والمفكرين أن يقودوا الحملة القومية للتعامل مع قضية السكان، وذلك بتدعيم خطاب مستنير لرجال الدين، بجانب رعاية الحكومة لهذه الحملة لتحقيق التكامل بين جميع شركاء الوطن فى تحمل مسئوليتها بغرض الوصول معاً إلى توافق مجتمعى يحقق أهدافها، ومشاركة مجتمعية تضمن نجاحها، مع وضع القضية السكانية كأولوية رئيسية على جدول أعمال مجلس المحافظين ، بجانب المزيد من جهود المجالس الشعبية والوحدات الصحية الإنجابية، والمجلس القومى للمرأة، والمجلس القومى للطفولة والأمومة،وأشار الرئيس فى كلمته إلى أن مصر تحتل المرتبة السادسة عشر بين الدول الأكثر كثافة سكانية على مستوى العالم حيث يصل حجم سكان مصر إلى ما يقرب من 80 مليون نسمة، ويزداد هذا العدد كل عام بحوالى مليون وثلاثمائة ألف طفل سنويا، ويتوقع خبراء السكان الدوليون إنكسار هذه الزيادة السنوية حاجز المليونى نسمة فى غضون بضعة أعوام، ووصول تعدادنا عام 2025 أى بعد 17 عاماً إلى حوالى 100 مليون نسمة، وإلى نحو 120 مليون نسمة عام 2050 فى حالة نجاحنا فى خفض المعدلات الحالية للزيادة السكانية وإلى 160 مليون نسمة إن استمرت هذه المعدلات على ما هى عليه الآن.

وطالب الرئيس بالا نكون أقل وعياً من غيرنا بالمشكلة السكانية بل علينا التعامل معها على ثلاثة محاور مترابطة:

أولها : تتمثل فى مراجعة السياسات والبرامج القائمة لتحقيق مزيداً من خفض معدل الزيادة السكانية السنوية الراهنة.

ثانيها: بذل المزيد من الجهود للإرتقاء بالخصائص السكانية، ومكافحة الأمية والتسرب من منظومة التعليم وعمالة الأطفال، والإرتقاء بوضع المرأة وتمكينها التعليمى والإقتصادى ودعم مشاركتها بحركة المجتمع.

ثالثها: إعادة رسم الخريطة السكانية والتوزيع الأفضل للسكان على المحافظات.

وأختتم الرئيس مبارك كلمته بأنه يتطلع لأن يسفر هذا المؤتمر عن دفعة جديدة لقضية السكان من أجل مصر وشعبها، ومواجهة هذه القضية بما تطرحه من معاناة وضغوط وصعاب، لأن هذا الجيل سيسلم راية الوطن لأجيال تأتى من بعده، وما يبدو صعباً اليوم قد يصبح بعد سنوات مستعصياً على مواجهته وتحمل عواقبه ، وعلينا جميعاً أن نسأل أنفسنا ماذا عن الغد وبعد الغد.

توصيات المؤتمر:

أصدر المؤتمر توصياته فى ختام أعماله وكان من أهمها:

- إعتبار خطاب الرئيس مبارك منهاج عمل للتعامل مع القضية السكانية.
- ضرورة تبنى المجتمع مفهوم الأسرة الصغيرة القائمة على طفلين كأساس للإستراتيجية القومية لمواجهة الزيادة السكانية بجانب مراعاة مباعدة الإنجاب لفترة من 3 إلى 5 سنوات.
- تكثيف الجهود للقضاء على الأمية وخاصة للإناث، وتكليف وزارة التربية والتعليم العالى بإضافة موضوعات الثقافة السكانية إلى المقررات الدراسية.
- تكليف وزارة الإعلام بوضع المشكلة السكانية فى أولويات إهتمام المجتمع، وتفعيل دور الدراما التليفزيونية والإذاعية لمواجهة المشكلة السكانية.
- تنظيم إنعقاد المؤتمر القومى للسكان دورياً كل عامين.
- تكليف وزارة الصحة بإعداد خريطة متكاملة للإحتياجات من منافذ تقديم الخدمات وتنظيم الأسرة لإستيعاب الزيادات المتوقعة.
- التعاون مع وزارة المالية لتوفير الموارد المالية لإستمرار توفير خدمات ووسائل تنظيم الأسرة.
- الإسراع بإنشاء هيئة قومية مستقلة لإعتماد وحدات ومراكز تقديم الخدمات الصحية.
- تكليف المحافظين وسلطات الإدارة المحلية على مختلف المستويات بإعداد الإستراتيجيات والخطط السكانية للتعامل مع الوضع السكانى بمناطق عملهم.

إن المشكلة السكانية فى مصر تؤرق كل المعنيين بقضايا التنمية والتقدم الإجتماعى، وتمثل عبئاً على الموارد الطبيعية والجهود الجبارة التى تبذل فى مجال التنمية الإقتصادية..

إننا نتمنى أن يأتى هذا المؤتمر ثماره بإيجاد الحلول الغير تقليدية للحد من التزايد السكانى الذى يحول دون تحقيق الرفاهية للمواطنين، والذى ينعكس بالسالب على التنمية الإقتصادية والأوضاع الإجتماعية..

إن الأمر يتطلب البحث والدراسة وسرعة إتخاذ الإجراءات التى تحد من التزايد السكانى، وتنفيذ ما طالب به الرئيس مبارك فى كلمته من التعاون والتنسيق بين الأجهزة الحكومية والمحليات والقطاع الخاص والمجتمع المدنى فى التصدى المشترك، بجانب اضطلاع المؤسسة التعليمية بدور حيوى فى تعريف الأجيال القادمة بأبعاد المشكلة السكانية، والإهتمام بالخطاب الدينى ودوره المؤثر.

عاصم السيد أحمد





Holding Co. For Maritime & Land Transport



Port Said Container & Cargo Handling Co.

- The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studie reduces handling cost by $2.5 per container .
- PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.
- Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY :

* Container yard area 467130 m2.
* Planned annual capacity 800.000 TEU .
* LCL store 6000 m2
* Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
* Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes .
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible fo maintenance & repair of containers ir accordance with (IICL) standard .

Also it's responsible for washing/cleanin containers.

Its capacity is 600 TEU/month.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.co

INLAND PORT

- Located on an area of 50000 m2 at 10th o Ramadan city .
- Terminal capacity 6000 TEU general cargo/ca
- One LCL store 2000m2.

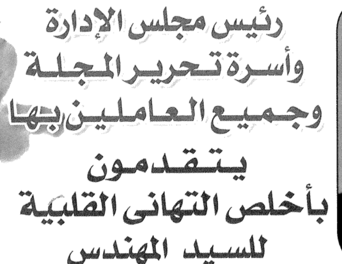


إنترناشيونال
International

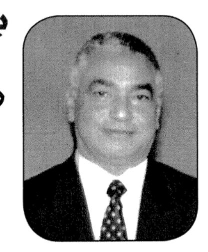












بثقة القيادات السياسية
على مد خدمة سيادته
رئيساً لمجلس إدارة شركة
التمساح لبناء السفن
بالدرجة الممتازة
بقرار السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
رقم 1598 لسنة 2008
نظراً للإنجازات العديدة التى حققها
ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

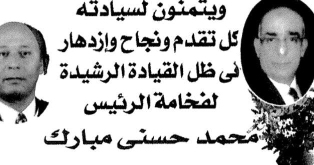
محمد شاكر
الكاتب الصحفى
يسجد لله شاكراً على نجاح العملية الجراحية التى أجريت لحرمه
السيدة وداد شلبى
ويتقدم بخالص الشكر والعرفان وعظيم الأمتنان
للسيد الوزير اللواء عادل لبيب
محافظ الإسكندرية وإلى الفقية الكبير الأستاذ الدكتور
عكاشة عبد العال
نائب رئيس جامعة الإسكندرية
وإلى الأستاذ الدكتور
ماهر الدسوقى
رئيس الإدارة المركزية للمستشفيات الجامعية بالإسكندرية
وإلى نابغة الطب الجراح الكبير الأستاذ الدكتور
محمد مصطفى عبد الجواد
أستاذ جراحة العظام والإصابات
بجامعة الإسكندرية
وزميل جمعية جراحة العظام البريطانية الدولية
ويتقدم بخالص الشكر على العناية الفائقة التى
أحيطت بها بالمستشفى الجامعى الجديد ويخص
الدكتور إسلام محمد نصار
وأعضاء هيئة التمريض بالمستشفى
ويقدم خالص الشكر لمن تفضل بالسؤال
من السادة المحافظين ورؤساء الهيئات
والمصالح والشركات والزملاء الصحفيين
وقيادات العمل الوطنى والشعبى والسياسى والنقابى والإجتماعى
داعياً الله لهم جميعاً بدوام الصحة والعافية

اللواء
عادل لبيب

دكتور
محمد مصطفى
عبد الجواد

موانى بورسعيد

رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى
مجدى عطية محمد السيد
بثقة القيادة السياسية
بتجديد تعيين سيادته
نائباً لرئيس هيئة موانى بورسعيد
ويتمنون لسيادته
كل تقدم ونجاح وازدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك



توقيع عقد تصنيع عدد (2) قاطرة بحرية لميناء شرق بورسعيد

تم يوم الثلاثاء الموافق العاشر من يونيو 2008 توقيع عقد بين الهيئة العامة لميناء بورسعيد وهيئة قناة السويس لتصنيع عدد (2) قاطرة بحرية لأغراض المصاحبة والإطفاء شد 50 طن لكل قاطرة وذلك لصالح ميناء شرق بورسعيد بتكلفة تصل إلى 100 مليون جنية للقاطرتين .

وقام بالتوقيع على العقد السيد اللواء بحرى / إبراهيم محمد صديق رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء بورسعيد والسيد المهندس / حامد نعمان التلبانى مدير إدارة الشركات بهيئة قناة السويس .

وسوف يتم استخدام هذه القاطرات البحرية التى يبلغ طولها 35 م و عرضها 11م وارتفاعها 4م وغاطسها 5 م وتبلغ قدرة القاطراة الواحدة 2611 حصان فى أعمال القطر داخل ميناء شرق بورسعيد بعد قيام الهيئة بتوقيع عقد الصيانة والتكريك للمجرى الملاحى للميناء وكذلك عقد إنشاء المرحلة الثانية لمحطة الحاويات الأولى الأمر الذى سيؤدى إلى زيادة معدلات الأداء بالميناء و استيعاب عدد أكبر من السفن العملاقة مما يستلزم معه زيادة قدرات الميناء على أعمال القطر و الإرشاد .

وصرح السيد اللواء بحرى / إبراهيم محمد صديق رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لميناء بورسعيد بأن وزارة النقل والهيئة تضع نصب أعينها ضرورة توفير كل وسائل النجاح لمشروع ميناء شرق بورسعيد حيث تحرص الهيئة على استكمال المخطط العام للميناء وطرح المشروعات تباعاً طبقاً للرؤية التسويقية التى سيضمها المخطط العام وكذلك البدء فى المشروعات الخاصة باستكمال مراحل المشروع والمرافق الأساسية اللازمة له ورفع كفاءة وقدرة الميناء على استيعاب السفن العملاقة من الأجيال القادمة حتى يصل المشروع إلى ما نصبوا إليه جميعاً وتحقيقاً لأعلى الإيرادات فى إطار الاستراتيجية العامة لوزارة النقل



وتوجهات معالى وزير النقل السيد المهندس / محمد لطفى منصور لأهمية تطوير الموانى البحرية المصرية وصولاً بها إلى مصاف الموانئ العالمية والأهمية الخاصة التى نوليها لتعزيز موقع ميناء شرق بورسعيد كميناء محورى رئيسى لخطوط الملاحة العالمية لخدمة دول حوض البحر المتوسط و العالم .



حركة الموانى المصرية
خلال شهر مارس 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال مارس2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	327416.9	42613	155623	-	63424	64267	279674	933017.9	273447	10584	1217048.9	218
الدخيلة	159811	468971	373236	-	87903	-	-	1039921	366357	50505	1506783	32
دمياط	194890	247680	148051	-	-	110	50320	641051	67971	299259	1008281	80
بورسعيد	4607	-	17734	-	12	3863	.	26216	84419	339858	450493	24
شرق بورسعيد	.	.	.	-	.	.	.	.	26193	737150	763343	.
السويس	29596	5501	1103	4100	-	4143	-	44443	.	820	45263	35
الأدبية	-	-	-	-		-	132222	132222	.	.	132222	20
سفاجا	522	181	82054	-	-	66	.	82823	.	.	82823	15
نويبع	6136	6545	119	400	-	648	33	13881	.	884	14765	185
الإجمالى	722977.5	771490.2	777919.5	4500	151339.4	73097.8	462249	2963573.4	818386.8	1439060.5	5221020.7	609

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال مارس2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	99938	106316	41025	6838	293001	509	24741	572368	208852	9616	790836	175
الدخيلة	7374	-	220971	3503	57903	-	-	298661	249924	30183	578768	19
دمياط	29778	19417	44599	94191	37141	-	276526	501652	89957	223372	814981	62
بورسعيد	17284	12235	137678	-	-	15	-	167212	79325	263044	509581	90
شرق بورسعيد	-	-	-		-	-	-	-	79261	686651	765912	-
السويس	4397	32503	2571	-	-	1210	541	41222	805	-	42027	91
سفاجا	2090	3186	107734	-	-	31	-	113041	-	-	113041	71
الحمراوين	-	-	52260	-	-	-	-	52260	-	-	52260	2
أبو الغصون	-	-	7737	-	-	-	-	7737	-	-	7737	1
نويبع	19863	19282	1417	-	-	5344	668	46574	-	-	46574	357
الإجمالى	180724	192939.6	624901.9	104532.2	388045.2	7108.1	302475.8	1800726.8	708124.0	1212866.7	3721717.5	868

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر مارس2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	9373	9373	0	8144	8144	17517
بورسعيد	0	3016	3016	0	4366	4366	7382
السويس	1935	614	2549	532	614	1146	3695
الغردقة	2765	377	3142	5672	318	5990	9132
سفاجا	10218	6501	16719	13467	6497	19964	36683
شرم الشيخ	0	9077	9077	0	8832	8832	17909
نويبع	37869	4238	42107	12667	3691	17358	59465
الإجمالى	52787	33196	85983	32338	33462	65800	151783

أجندة إنترناشونال

* أعلن الدكتور حاتم الجبلى وزير الصحة أنه تم توفير 400 مليون جنيه من أول يوليو الجارى لتحسين دخول العاملين فى القطاع الصحى خاصة بالأطباء النواب والأخصائيين ومساعديهم.
* تقام بطولة العالم للسباحة بالزعانف بكولومبيا خلال الفترة من 2 إلى 11 يوليو الجارى
* يعقد المؤتمر السابع لوزراء تجارة الدول اليورومتوسطية بمارسيليا فى أوائل يوليو الجارى تحت رعاية المفوضية الأوروبية، ويشارك فى المؤتمر كبار المسئولين عن التجارة بالدول الأورومتوسطية.
* تعقد قمة الإتحاد الأوروبى ودول البحر المتوسط لإطلاق مشروع الإتحاد من أجل المتوسط يوم 13 يوليو الجارى.
* تقام مسابقة ملكة جمال الكون بفيتنام فى 14 يوليو الجارى.
* يتم إعلان نتائج إمتحانات نهاية الفصل الدراسى الثانى بالكليات منتصف يوليو الجارى.
* ينظم الإتحاد العربى للشباب والبيئة بالتعاون مع المنظمة الإسلامية للتربية والعلوم والثقافة (الإيسسكو) ووزارة البيئة والمجلس القومى للشباب - المعكسر البيئى العربى الإسلامى الأول بمشاركة وفود من 30 دولة عربية.
* يقام مهرجان الإسكندرية الدولى السادس للأغنية يوم 20 يوليو الجارى تحت رعاية وزارات الثقافة والسياحة والإعلام ومحافظة الإسكندرية والمجلس القومى للطفولة والأمومة ، وذلك بمناسبة العيد القومى لمدينة الإسكندرية، ويخصص إيراد المهرجان لمصلحة مشروع بناء دار لأطفال الشوارع المعاقين.
* تقام مباراة نادى الزمالك مع الأهلى أفريقيا فى الجولة الأولى بدور الثمانية لدورى الأبطال يوم 20 يوليو الجارى.
* تحتفل محافظات جمهورية مصر العربية يوم 23 يوليو الجارى بعيد الثورة المجيدة .
* تقوم جامعة الإسكندرية بتنظيم أولمبياد الجامعات لأول مرة هذا العام من يوم 26 يوليو الجارى ولمدة أسبوع، وتقوم كل جامعة بترشيح 90 لاعباً للمشاركة فى الأولمبياد يمثل فيها الطالبات نسبة تتراوح بين 30 و40% من إجمالي العدد المطلوب.
* يسافر الفوج الأول من البعثة المصرية المشتركة فى أولمبياد بكين يوم 26 يوليو الجارى، ويرفع العلم المصرى فى القرية الأولمبية يوم 5 أغسطس القادم.
* تقام الدورة التاسعة لمهرجان أوسكار الفيديو كليب الدولى بالغردقة يوم 26 يوليو الجارى، وقد تم إضافة مسابقة جديدة مخصصة لعرض الأغانى الخاصة بالسياحة والثقافة.
* يقام معرض الإسكندرية الدولى الأول لتنمية الصادرات لكافة المنتجات المصرية المؤهلة للتصدير فى الفترة من 26 يوليو الجارى وحتى 29 من نفس الشهر.
* تقام مباراة كأس السوبر المحلية بإستاد القاهرة يوم 27 يوليو الجارى بين بطلى الدورى والكأس الأهلى والزمالك، وذلك قبل إنطلاق الموسم المحلى لكرة القدم.
* تقام دورة شبابية رياضية ثقافية إجتماعية لعدد 750 شاباً يمثلون جميع الجمعيات بالجمهورية بمدينة بورسعيد خلال الفترة من 28 إلى 31 يوليو الجارى.
* تم الأتفاق على عقد إجتماع بممثلى وزارات الداخلية والخارجية والهجرة الفرنسية مع نظرائهم بالقاهرة فى نهاية يوليو الجارى وذلك لمناقشة بنود المشروع المبدئى الخاص بتدفق العمالة المصرية لسوق العمل الفرنسى فى ضوء الإحتياجات الفعلية

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال مارس2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	188	28	102	58	3	31	21	33	0	7	0	0	20	1	492
سفن صب جاف	23	20	19	2	1	2	4	1	0	4	2	1	0	0	79
سفن صب سائل	32	7	22	5	0	0	0	26	0	0	0	0	0	0	92
سفن الدحرجه	24	1	2	1	0	0	13	0	0	16	0	0	0	94	151
حاويات	47	46	102	74	99	1	0	0	0	0	0	0	2	-	371
سفن ركاب وسياحة	9	0	0	9	0	0	8	2	20	11	0	0	22	38	119
سفن أخرى	7	2	2	231	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	246
إجمالى عام	330	104	249	380	103	34	46	64	22	38	2	1	44	133	1550

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال مارس2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	76	273447	23194	208852	22944	10574	695	9616	658	502489	47491
الدخيلة	57	366357	27402	249924	26103	36912	2813	30183	2509	683376	58827
دمياط	118	67971	5567	89957	6953	299259	30626	223372	18319	680559	61465
بورسعيد(غرب)	95	84419	8281	79325	10933	339858	35620	262715	23289	766317	78123
شرق بورسعيد	94	26193	3929	79261	6770	737150	84132	686651	78479	1529255	173310
السويس	5	0	30	805	68	0	0	0	0	805	98
الاجمالى	445	818387	68403	708124	73771	1423753	153886	1212537	123354	4162801	419314

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

Table (15)

Container Throughput Port Said Ports East & West 1995-2014 (Domestic + Transhipment)

(TEU)

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said	West	324.487	336.034	415.394	269.915	410.728	527.906	569.436	561.894	658.639	869.520	823.330	1.011.166								
	Growth Rate%		4%	24%	-35%	52%	29%	8%	-1%	17%	32%	-5%	23%								
	East											698.525	1.614.188								
	Growth Rate %												131%								

		2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said East	Low Growth rate 6 %	2.364.000	3.114.000	3.814.000	4.514.000	4.784.840	5.071.930	5.376.246	5.698.821
	Avg. Growth Rate 13%	2.364.000	3.114.000	3.814.000	4.514.000	5.100.820	5.763.927	6.513.237	7.359.958
	High Growth Rate 25%	2.364.000	3.114.000	3.814.000	4.514.000	5.642.500	7.053.125	8.816.406	11.020.508

N.B. 1.Throughput volume is budgetted by the port's management till 2010 . starting from 2011 the 3 growth scenarios are applied

2.East of Port Said is reaching its maximum capacity (1.800.000 TEU) by 2007

		2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said West	Low Growth rate 6 %	1.071.836	1.136.146	1.204.315	1.276.574	1.353.168	1.434.358	1.520.420	1.611.645
	Avg. Growth Rate 13%	1.142.618	1.291.158	1.459.008	1.648.679	1.863.008	2.105.199	2.378.875	2.688.128
	High Growth Rate 25%	1.263.958	1.579.947	1.974.934	2.468.667	3.085.834	3.857.292	4.821.615	6.027.019

N.B Port Said West is expected to reach its maximum capacity (1.200.000 TEU) by 2009 uner low growth rate scenario. & by 2008 under Avg. Growth Rate . by 2007 under High Growth Rate scenario.

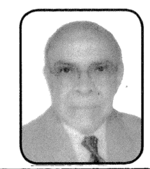
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said (East & West) Throughput		324.487	336.034	415.394	269.915	410.728	527.906	569.436	561.894	658.639	869.520	1.521.855	2.625.354								
	Low Growth rate 6%													3.435.836	4.250.146	5.018.315	5.790.574	6.138.008	6.506.289	6.896.666	7.310.466
	Avg. Growth Rate 13%													3.506.618	4.405.158	5.273.008	6.162.679	6.963.828	7.869.125	8.892.112	10.048.086
	High Growth Rate 25%													3.627.958	4.693.947	5.788.934	6.982.667	8.728.334	10.910.417	13.638.021	17.047.527

			2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said West	Low Growth rate 6 %	Domestic	225.086	238.591	252.906	268.080	284.165	301.215	319.288	338.445
		Transshipment	846.750	897.555	951.409	1.008.493	1.069.003	1.133.143	1.201.132	1.273.200
	Avg. Growth Rate 13%	Domestic	239.950	271.143	306.392	346.223	391.232	442.092	499.564	564.507
		Transshipment	902.668	1.020.015	1.152.617	1.302.457	1.471.776	1.663.107	1.879.311	2.123.621
	High Growth Rate 25%	Domestic	265.431	331.789	414.736	518.420	648.025	810.031	1.012.539	1.265.674
		Transshipment	998.526	1.248.158	1.560.198	1.950.247	2.437.809	3.047.261	3.809.076	4.761.345
East Port Said	Low Growth rate 6 %	Domestic	70.920	93.420	114.420	135.420	143.545	152.158	161.287	170.965
		Transshipment	2.293.080	3.020.580	3.699.580	4.378.580	4.641.295	4.919.772	5.214.959	5.527.856
	Avg. Growth Rate 13%	Domestic	70.920	93.420	114.420	135.420	153.025	172.918	195.397	220.799
		Transshipment	2.293.080	3.020.580	3.699.580	4.378.580	4.947.795	5.591.009	6.317.840	7.139.159
	High Growth Rate 25%	Domestic	70.920	93.420	114.420	135.420	169.275	211.594	264.492	330.615
		Transshipment	2.293.080	3.020.580	3.699.580	4.378.580	5.473.225	6.841.531	8.551.914	10.689.893

			2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Port Said (East & West) Breakdown	PSD East + Low Growth rate 6% of PSD West	Domestic	296.006	332.011	367.326	403.500	427.711	453.373	480.576	509.410
		Transshipment	3.139.830	3.918.135	4.650.989	5.387.073	5.710.298	6.052.916	6.416.090	6.801.056
	PSD East + Avg. Growth Rate 13% of PSD West	Domestic	310.870	364.563	420.812	481.643	544.256	615.010	694.961	785.306
		Transshipment	3.195.748	4.040.595	4.852.197	5.681.037	6.419.572	7.254.116	8.197.151	9.262.781
	PSD East + High Growth Rate 25% of PSD West	Domestic	336.351	425.209	529.156	653.840	817.300	1.021.625	1.277.031	1.596.289
		Transshipment	3.291.606	4.268.738	5.259.778	6.328.827	7.911.034	9.888.792	12.360.990	15.451.238

Egyptian Ports *Part 5*

Container Handling, The Future Ahead



DR. ISMAIL MOBAREK

: Port Said Ports .4

Port Said Ports is now divided into Port Said Port West and Port Said Port East. On the West side Port Said Container Terminal is operating and on the East Suez Canal Container Company .(SCCT) is operating

Port Said handled about 2.6 million teu's in 2006 and with that it became no.1 container port in Egypt. Port Said Port handles mainly transshipment containers with a marginal percentage for domestic cargo. According to the traffic forecast Port Said East will reach its capacity in 2007. As for Port Said West with the low growth scenario it would reach capacity in 2011, with the average growth scenario it would reach capacity in 2009 and with the high growth rate scenario it would reach its capacity in 2008. Port Said West is implementing an extension of the container terminal at present, and SCCT signed an agreement to extend its 1200 m terminal by another 1200 m which would enlarge its capacity to more than 4.0 million tons .annually

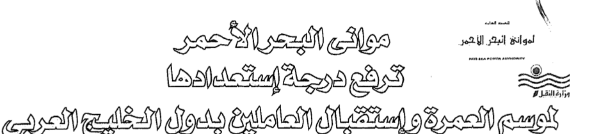
Port Said Ports' Forecasted Container Throughput from 2007 to 2014 (Domestic + Transshipment)

TEU

0
2,000,000
4,000,000
6,000,000
8,000,000
10,000,000
12,000,000
14,000,000
16,000,000
18,000,000

2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014

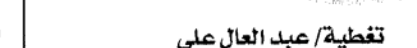
Low Growth rate 6%
Avg. Growth Rate 13%
High Growth Rate 25%



اللواء/ ممدوح دراز

صرح اللواء ممدوح دراز رئيس هيئه موانى البحر الأحمر أن الهيئه إتخذت مجموعة من الإجراءات والترتيبات لموسم العمرة الحالى و كذلك إستقبال العائدين من دول الخليج تضمنت رفع درجة الإستعداد القصوى لجميع موانى الهيئه بهدف التيسير على المعتمرين وكذلك العائدين من دول الخليج و تحقيق السيطرة الكاملة لمواجه أى مواقف طارئه بعد توحيد اللجنه العليا للعمرة لوزارة النقل والسياحه التى أقرت الضوابط والإجراءات لنجاح موسم العمرة لهذا العام كما تم فى العام الماضى وهى :

* إلزام الوكيل الملاحى أو الشركه المالكه للعبارات بالاعلان عن الجداول الزمنية لتشغيل العبارات بوقت كافى والإلتزام بأعداد الركاب على العبارات و المقررة من قبل اللجنه العليا للتفتيش البحرى و إلزام الشركات السياحيه بتعريف الركاب بتوقيت سفرهم ومكانهم على العبارات والوصول قبل ميعاد السفر بست ساعات الى الميناء المحدد طبقاً للون التذاكر و ذلك حسب كل ميناء ولا تزيد حموله أمتعة الراكب عن 30 ك .
* التنسيق مع جميع الأجهزه العامله داخل الميناء من الجوازات و الجمارك و الحجر الصحى و شرطة السياحة والمرور لسرعة إنهاء إجراءات السفر والعودة فى أقصر وقت ممكن
* وأكد اللواء دراز على رفع كفاءه محطات الركاب بموانى سفاجا ونويبع والغردقة والسويس من مكاتب خدمه المواطنين ودورات المياه والكافيتريات ووجود مساجد للصلاه وساحات إنتظار للسيارات وباصات العمرة البرية مجهزه بمظلات مع إلزام شركة النقل الجماعى بالمملكه العربيه السعوديه بسفر الأمتعه على نفس عبارات الركاب ، وتسع صالات الوصول والسفر لجميع الموانى الى حوالى 2000 راكب / ساعة
* تشغيل ميناء السويس والقيام برحلات عمرة السويس / جده بعد جعلها رحلة دولية قصيرة بالنسبه للعبارات من قبل اللجنه العليا
* إلزام الشركات السياحية بتوجيه المعتمرين طبقاً للتوزيع الجغرافى حيث أن كل ميناء له لون معين لدى كافة الجهات الادارية والأتوبيسات عليها العلامات المتفق عليها
* التنسيق مع محافظات السويس والبحر الاحمر وشركه الجسر العربى بفتح قرى الحجاج لإستقبال المعتمرين فى حاله حدوث أى مشكلات طارئه أو وصولهم قبل ميعاد السفر منعاً لتكدسهم أمام الميناء حتى حصول السفينه على تصريح السفر
* فتح مركز عمليات دائم بالموانى متصل بشبكة مواصلات لمركز العمليات الدائم بالهيئه ويستقبل أى شكاوى من الركاب على خط 3191120/ 062
* التأكيد على أمن وسلامة الركاب من خلال رحلات السفر و العوده من خلال متابعه العبارات بواسطه اللجنه العليا للسلامة البحرية والمشكلة بتعليمات من السيد المهندس محمد منصور وزير النقل بالتفتيش الدولى على العبارات و تلافى الملاحظات التى تظهر فى حينه قبل إعطاء تصريح السفر
* التنسيق مع الأجهزه المختلفه لمتابعه تفويج المعتمرين بطريقه آمنه ومنتظمة .



من هنا وهناك

تغطية/ عبد العال على

نظمت جمعية رجال أعمال الإسكندرية لقاء مع قيادات الجمارك وبحضور السادة:-

الأستاذ/ جلال أبو الفتوح مستشار معالى وزير المالية لشئون الجمارك

الأستاذ/ أحمد فرج سعودى وكيل أول وزارة المالية - رئيس مصلحة الجمارك

وتم خلال هذا اللقاء:-

1 - دراسة المذكرة الخاصة بالتعديلات المطلوب إدخالها على مشروع قانون الجمارك.

2 - دراسة الطلب المقدم من الأستاذ/ كامل النجار - رئيس لجنة الجمارك بالجمعية لإلغاء كشوف الإستخلاص الخاصة بخروج الحاويات من الدوائر الجمركية ونقل المسئولية للتوكيل الملاحى خصوصاً وإن مقاولى النقل وشركات الشحن لديهم ضمانات فى التوكيلات الملاحية حتى عودة الحاويات الفارغة أو المصدرة إلى الدوائر الجمركية مرة أخرى.

3 - تكوين اللجنة العليا للجمارك والتى ستضم فى عضويتها أثنين من مجتمع الأعمال سيتم ترشيحهما للجمارك للموافقة عليهما من السيد رئيس المصلحة لدراسة وحل جميع المشاكل التى قد تواجه المتعاملين مع مصلحة الجمارك وكذلك دراسة القرارات قبل صدورها.

أصدرت مصلحة الجمارك منشور إجراءات رقم 6 ورقم 7 لسنة 2008 لتنظيم إدراج قوائم الشحن إليكترونياً إعتباراً من 2008/7/1 وسوف تقوم إدارة تكنولوجيا المعلومات بمصلحة الجمارك بتدريب العاملين بالتوكيلات الملاحية وشركات الشحن الدولى على كيفية الإدراج الإلكترونى.

عقدت لجنة تيسير التجارة (المعونة الأمريكية - مصلحة الجمارك - مجتمع الأعمال المصرى) إجتماعها الدورى (كل أسبوعين) لمناقشة المقترحات والتعديلات الخاصة باللائحة التنفيذية لقانون الجمارك كما ناقشت المشاكل الخاصة بالنقل داخل ميناء الإسكندرية وكذلك تفعيل إدراج قوائم الشحن إلكترونياً إعتباراً من 2008/7/1.

بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة ، ارجعى الى ربك راضية مرضية ، فادخلى فى عبادى ، وادخلى جنتى"

صدق الله العظيم

رئيس مجلس
إدارة غرفة ملاحة
السويس والبحر الأحمر
وأعضاء مجلس الإدارة
ورئيس مجلس إدارة
مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير
وجميع العاملين
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
الزميل الريان /أحمد بدوى
نائب رئيس مجلس إدارة الغرفة
أسكن الله الفقيد فسيح جناته
وألهم آله وذويه الصبر والسلوان





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى و البرى

شركة الاسكندرية لتداول الحاويات و البضائع

- هى أولى الشركات المصرية فى مجال تداول الحاويات و البضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ و تخزين الحاويات كما تقدم انشطة تستيف البضائع و تخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية) لتخزين الحاويات و البضائع

















رئيس مجلس الادارة
ربان / فاروق مورو

- تعلن الشركة بدأ رحلاتها الشهرية بمعدل ثلاث رحلات شهرياً (MORO LINE) لنقل الحاويات المملوكة للخط وكذا الحاويات المملوكة للغير من ميناء دمياط وإلى الموانى السورية والتركية وكذا اللبنانية لاحقاً والعودة بمواعيد منتظمة محددة.
- هذا علاوة على سفن نقل البضائع العامة والتى تعمل فى منطقة البحر الأحمر فى رحلات شبه منتظمة بين ميناء السويس وبورسودان - عدن - الحديدة - جدة - العقبة.
- وسفن نقل البضائع العامة التى تعمل بين موانى البحر الأبيض المتوسط شرقاً وغرباً وكذا الأدرياتيك.
- علاوة على المعدات التى تستخدم لخدمة الشحن والتفريغ للشركة من أوناش وكلاركات.

ونتقدم بالشكر للساده عملائنا المصدرين والمستوردين الكرام.
وبالتوفيق إنشاء الله.   ربان / فاروق مورو

MORO LINE

المركز الرئيسى: 5 شارع النصر - الاسكندرية (ج.م.ع)
تليفون: 4840094 / 4831967 / 4837965 / 4837966(203+) موبايل: 0121166374&0121166372
فاكس: 4808588 (203+) بريد إلكتروني info@captmoro.com / moro@access.com.eg
الفروع: السويس - دمياط - بورسعيد









رئيس مجلس الإدارة
ربان / فاروق مورو

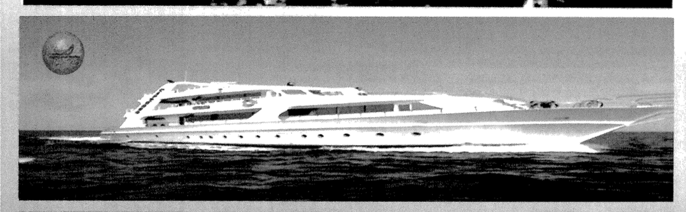
إلى عشاق البحر وعشاق الغوص في أعماق البحر

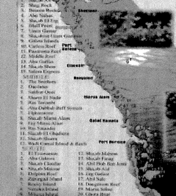
تدعوكم شركة / FMT TOURS " فمت تورز " شركة مساهمة مصرية

للإبحار باليخت CAPT MORO

إلى أجمل مناطق الغوص بالبحر الأحمر وتأمل الحياة في أعماق البحر

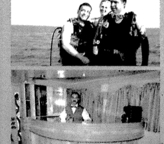
مع التمنيات بأجمل وأبدع الأوقات والذكريات السعيدة



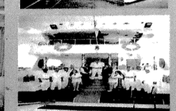












المركز الرئيسي: 5 شارع النصر - الاسكندرية (ج.م.ع)

تليفون: 4840094 / 4831967 / 4837965 / 4837966(203+) موبايل : 0121166372&0121166374

فاكس : 4808588 (203+) بريد إلكتروني info@captmoro.com / moro@access.com.eg

الفروع : السويس - دمياط - بورسعيد

الجزء الرابع

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

دراسة مقارنة

2007/2006 – 2000/1999

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

فى الأعداد السابقة عرضنا فى الجزء الأول الميزان التجارى والذى تبين منه أن العجز فى الميزان التجارى . قد أرتفع من 11.47 مليار دولار فى عام 2000/99 إلى 15.82 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل النمو خلال السنوات السبع 4.7%، وأن العجز التجارى وقد شمل كل من الولايات المتحدة وأهم دول أوروبا والصين والهند والسعودية والإمارات.

وفى الجزءين الثانى والثالث عرضنا الصادرات حيث بلغت حصيلتها فى عام 2000/99 6.39 مليار دولار أرتفعت إلى 22.02 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل النمو السنوى للصادرات 19.33% ولقد بلغت الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية (وأهمها البترول ومنتجاته) 4.11 مليار دولار فى عام 2000/99 أرتفعت إلى 8.25 مليار دولار فى عام 2007/2006 وبلغ معدل نموها 10.4% وهذا المعدل لا يتمشى مع تحرير سعر الصرف الذى أدى إلى تخفيض الجنيه المصرى فى أواخر يناير 2003 بنسبة بلغت حوالى 33.3% بينما بلغ معدل نمو الصادرات فى الفترة من 2003/2002 إلى 2007/2006 23.75% .

هذا فضلاً عن أن البيانات المنشورة عن الصادرات لا تتمشى مع الواقع حيث أن مجموع مجموعات السلع المنشورة بياناتها بالبنك المركزى فى عام 2007/2006 بخلاف الوقود والزيوت 10.23 مليار دولار فى حين أن مجموع السلع الواردة تفصيلاً بلغ 3.02 مليار دولار بنسبة 29.5% أى أن هناك سلع يلغ مجموعها 7.21 مليار دولار بنسبة 70.5% لم يرد ذكرها ومن الأولى أن يتم نشر بيانات هذه السلع المجهولة الهوية والتى تؤدى عدم ذكرها إلى التشكك فى البيانات المنشورة. ولقد ورد فى تقرير الاتجاهات الإقتصادية الإستراتيجية لعام 2008 الذى نشرته الأهرام أن على البنك المركزى أن يراجع بياناته بصورة حاسمة فى هذا الشأن لأنها لا علاقة لها بالحقيقة حيث أوضح أن قيمة الصادرات المصرية للولايات المتحدة تبلغ قيمتها نحو 37.2% من قيمة الصادرات الموجودة من قبل البنك المركزى.

وأوضحنا أن قضية الصادرات المصرية يلزم أن تحتل أهمية جوهرية لما لها من آثار إيجابية على مجمل النشاط الإقتصادى وتحقيق معدلات مرتفعة للنمو وزيادة فرص العمل المنتجة وأوصينا بالعمل الجاد لزيادة تدفق الصادرات للأسواق الخارجية والتركيز على زيادة الإنتاج وخفض تكلفته وإزالة كافة المعوقات لزيادتها كما وقيمة .

وفيما يلى نعرض الواردات فى الفترة من 2000/99 حتى 2007/2006

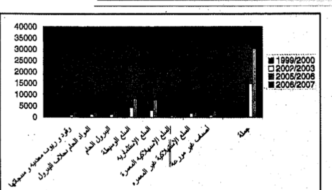
ثانياً: الواردات:

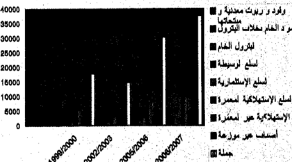
بلغت المدفوعات عن الواردات 17.86 مليار دولار فى عام 2000/99 وإنخفضت فى عام 2003/2002 إلى 14.82 مليار دولار بنسبة خفض قدرها 17%، وأرتفعت فى عام 2006/2005 إلى 30.441 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 105.4% عن عام 2002/ 2003 وبنسبة زيادة قدرها 70.4% عما كانت عليه فى عام 2000/99، وأرتفعت فى عام 2007/2006 إلى 37.83 مليار دولار بنسبة زيادة قدرها 155.3% عن عام 2002/ 2003 وبنسبة زيادة بلغت 111.8% عن عام 2000/99، وبلغ متوسط معدل النمو فى السبع سنوات 2000/99 – 2007/2006 11.31% مما يوضح أن خفض الواردات الذى ظهر حتى عام 2003/2002 لم يكن طبيعياً، وإنما كان لتحسين الصورة والدعاية مما سوف يتضح فى العرض التفصيلى لأهم ما ورد بالبيانات المعلنة: مرفق (3)

المدفوعات عن الواردات عن عام 1999/2000 حتى 2006/2007

(القيمة مليون دولار)

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006	2006/2007
1	وقود و زيوت معدنية و ملتجاتها	1,051.80	991.20	2,598.50	2,775.80
2	المواد الخام بخلاف البترول	1,288.90	1,307.60	2,331.70	4,085.80
3	البترول الخام	1,399.40	1,382.30	2,844.20	1,560.20
4	السلع الوسيطة	4,209.50	4,395.50	8,415.60	10,531.00
5	السلع الإستثمارية	5,638.80	3,178.90	7,887.60	9,845.20
6	السلع الإستهلاكية المعمرة	603.00	759.50	983.60	1,326.20
7	السلع الإستهلاكية غير المعمرة	2,392.90	1,833.10	2,547.30	3,955.10
8	أصناف غير موزعة	1,275.70	972.20	2,832.50	3,754.90
	جملة	17,860.00	14,820.30	30,441.00	37,834.20





أ - الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها والبترول الخام:

بلغت الواردات منها 2387.8 مليون دولار فى عام 2000/99 إنخفضت فى عام 2002/2003 إلى 2373.5 مليون دولار بنسبة نقص قدرها 0.6% وفى عام 2006/2005 أرتفعت إلى 5442.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 129.3% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 127.9% عن عام 99/2000 وبلغت في عام 2007/2006 4336 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 81.65 عن عام 2000/99 وبنسبة زيادة قدرها 82.7% عن عام 2003/2002 . وبذلك فإن ميزان الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها والبترول الخام كما يلي:

	2000/99	2001/2000	2002/2001	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006
الصادرات	2272.9	2632.4	2381	3195.2	4011.8	5478	10429.5	10266.3
الواردات	2387.8	3171.9	2476.8	2373.5	2638.5	4087.3	5442.7	4336
الفائض أو العجز	(114.9)-	(539.5)-	(95.8)-	821.7	1373.3	1390.7	4986.8	5930.3

كان الميزان بالسالب ، أى أن الواردات أكثر من الصادرات في الثلاث أعوام الأولى 99/2000 حتى 2002/2001 بقيم تراوحت بين 95.8 مليون دولار فى عام 2002/2001 و 539.5 مليون دولار فى عام 2001/2000، ثم تحسن الوضع حيث أرتفعت الواردات عن الصادرات في الأعوام الأربعة الأخيرة 2003/2002 حتى عام 2007/2006 بقيم بلغت أقصاها فى عام 2007/2006 ، ويرجع السبب فى ذلك إلى أرتفاع الصادرات من البترول الخام من 1638.9 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 2844.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 73.5% وأنخفض فى عام 2007/2006 إلى 1560.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 45.1% عن عام 2006/2005 وكذلك أرتفاع الصادرات من الغاز الطبيعي من 285.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 2809 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 885.3% ومما يجدر ذكره أن الواردات من الغاز الطبيعى فى العامين صفر مما يوضح أن حصة الشريك الأجنبى من الغاز الطبيعي والتى تعتبر واردات لم تظهر فى البيانات الخاصة بالموازين السلعية التى ينشرها البنك المركزى ، كما أن الصادرات من منتجات البترول قد أرتفعت من 2274.2 مليون دولار فى عام 2005/2004 إلى 3218.6 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 41.5% وأرتفعت فى عام 2007/2006 إلى 3319.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 3.1% فى حين أن الواردات من المنتجات البترولية أرتفعت أيضا من 2261.3 إلى 2361.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 4.4% ثم إلى 2421.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 2.5%.

2 - 1 الواردات من باقى السلع:

بلغت الواردات من باقى السلع 15472.2 مليون دولار فى عام 2000/99 إنخفضت فى عام 2003/2002 إلى 12446.8 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.6% ثم أرتفعت فى عام 2004/2003 إلى 15647.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 25.7% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 1.1% عن عام 2000/99 ثم واصلت أرتفاعها لتصل إلى 24998.3 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 61.6% عن عام 2000/99، وفى عام 2007/2006 أرتفعت الواردات من باقى السلع إلى 33498.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 116.5% عن عام 2000/99 مما يوضح أن الإنخفاض الذى حدث فى الفترة 2001/2000 حتى 2003/2002 لم يكن ترشيداً حقيقياً ، وفيما يلى تحليلاً للواردات من باقى السلع:

2 - 1 المواد الخام بإستبعاد البترول الخام:

بلغت الواردات منها 1288.9 مليون دولار فى عام 2000/99، أرتفعت فى عام 2002/2003 إلى 1307.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 1.5 مليون ، ثم أرتفعت فى عام 2005/2004 إلى 2688 ثم إنخفضت فى عام 2006/2005 إلى 2331.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 80.9% عن عام 2000/99وفى عام 2007/2006 قفزت إلى 4139.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 221.2%عن عام 2000/99 وبلغ معدل النمو السنوى 18.14% وفيما يلى أهم السلع:

2-1-1 القمح:

بلغت الواردات من القمح 372.6 مليون دولار فى عام 2000/99 أرتفعت إلى 563.9 فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 67.2% وواصلت إرتفاعها لتصل إلى 1107.1 مليون دولار فى عام 2005/2004 ثم إنخفضت إلى 887.8 مليون دولار فى عام 2005/2006 بنسبة خفض قدرها 19.8% وبنسبة أرتفاع قدرها 138.3% عن عام 2000/99، وفى عام 2007/2006 أرتفع الوارد من القمح إلى 1046.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 17.9% عن العام السابق ولكنها ما زالت أقل مما تم إستيراده فى عام 2005/2004 مما يوضح إنخفاض الكميات الواردة من القمح إذا ما كانت مقولة أرتفاع أسعار القمح العالمية صحيحة.

من ذلك يتبين عدم ثبات الواردات من القمح وينبغى أن لا يتم خفض الواردات من القمح إلا مقابل زيادة الإنتاج المحلى لأن وضع رغيف الخبز حساس ولا ينبغى تعذيب المواطنين فى سبيل الحصول عليه.

2-1-2 التبغ:

بلغت الواردات من التبغ 206.3 مليون دولار فى عام 2000/99 إنخفضت فى عام 2003/2002 إلى 108.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 47.3% وأرتفعت فى عام 2005/2004 إلى 222.9 ثم أنخفضت إلى 183 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة خفض قدرها 17.9% وبنسبة خفض قدرها 11.3% عن عام 2000/99 وفى عام 2007/2006 أرتفع الوارد من التبغ إلى 267.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 46.3 عن العام السابق وبنسبة زيادة قدرها 29.8% عن عام 2000/99، إن هذا التذبذب فى الواردات من التبغ ليس له ما يبرره حيث إن عدد المدخنين لا يتناقص.

2-1-3 القطن الخام:

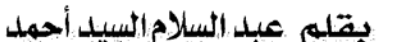
بلغت الواردات من القطن الخام 25.1 مليون دولار فى عام 2000/99 إنخفضت إلى 14.3 مليون دولار فى عام 2003/2002 ثم أرتفعت إلى 69.3 مليون دولار فى عام 2004/2005، وواصلت أرتفاعها لتصل إلى 96.2 مليون دولار فى عام 2006/2005 وفى عام 2007/2006 قفزت الواردات من القطن إلى 132.6 مليون دولار ، وفيما يلى ميزان القطن:

	2000/99	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006
الصادرات	166.7	199.2	201.6	137.8	146.3	109.8
الواردات	25.1	14.3	77.1	69.3	96.2	132.6
الفائض أو العجز	141.6	84.9	134.5	68.5	50.1	(22.8)-

من ذلك يتبين أن الفائض من القطن قد أنخفض من 141.6 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 50.1 مليون دولار فى عام 2006/2005 ثم تحول الفائض إلى عجز بلغ 22.8 مليون دولار فى عام 2007/2006، ويرجع ذلك إلى إنخفاض الصادرات بنسبة 34.1% وأرتفاع الواردات بنسبة 428.3% عن عام 2000/99 وينبغى الإهتمام بزراعة القطن والمحافظة على أسواقنا الخارجية لما يتميز به القطن المصرى بطول تيلته والتوسع فى تصنيعه وتصديره غزل ومنسوجات لأن هذه المجموعة السلعية هى المجموعة الوحيدة بخلاف البترول ومنتجاته التى تحقق فائضاً.

3 - السلع الوسيطة:

بلغت الواردات من السلع الوسيطة 4209.5 مليون دولار فى عام 2000/99 أرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 4395.5 بنسبة زيادة قدرها 4.4% ، وإستمرت فى الأرتفاع إلى أن بلغت 8415.6 مليون دولار فى عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 91.5% عن عام 2002/2003 وبنسبة زيادة قدرها 99.9% عن عام 2000/99 وإستمرت فى الإرتفاع إلى أن بلغت 10531 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 139.6% عن عام 2003/2002 وبنسبة زيادة قدرها 150.2% عن عام 2000/99 ، وبمعدل نمو سنوى قدره 13.29%، وهذه المجموعة السلعية ضرورية ولازمة لمختلف الصناعات وبالتالى لزيادة الإنتاج ولا يجب أن تخضع للترشيد، لأن لها تأثير مباشر على الإنتاج ومما يجدر ذكره أن السلع الواردة فى عام 2000/99 بلغت نسبتها 100% من مجموعها فى حين أنها بلغت 68.2% فى عام 2003/2002 ، 56.4% من مجموعها فى عام 2006/2005 وفى عام 2007/2006 بلغ مجموعها 6774.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 64.3% من مجموعها ، أى أن هناك ما يقرب من 35.7% من السلع لم يرد ذكرها وهى نسبة كبيرة مما يؤدى إلى عدم إكتمال المعلومات.





بقلم عبد السلام السيد أحمد

عقدت منظمة الأغذية والزراعة "الفاو" مؤتمرها بمقرها بروما الذى شارك فيه حوالى 40 رئيس دولة وحكومة بالإضافة إلى ممثلى الدول الأعضاء فى المنظمة الدولية البالغ عددهم 193 دولة، وقد أفتتح الرئيس الإيطالى جورجيو فابوليتانو المؤتمر بكلمة أشاد فيها بالعدد الكبير من قادة الدول المشاركين فيه متمنياً الإنتهاء إلى حلول وسياسات واقعية لمواجهة الأزمة، إلا أنه أشار إلى أن المجتمع الدولى تأخر فى تقديمه حجم المشكلة والحلول مما أصبح من الضرورى تعاون كافة الأطراف الدولية لمواجهة الأزمة الغذائية الراهنة، وعدم تجاهل فداحتها وأثارها الوخيمة خاصة على الشعوب الأكثر فقراً وحوالى مليار شخص يعيشون تحت خط الفقر، وطالب الرئيس الإيطالى القادة المشاركين بتقديم المقترحات حول الإقتصاد العالمى والتقييم الصحيح لأسعار المواد الغذائية، وشدد على ضرورة إيجاد إستثمارات جديدة فى مجال الزراعة والإقتصاد وتحسين الإنتاج العالمى، وأعرب فى ختام كلمته عن أمله فى أن تتعاون كل الأطراف من أجل تجاوز الأزمة الغذائية. وألقى الرئيس حسنى مبارك كلمته التى لاقت كل ترحيب - أمام الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر حيث دعا سيادته إلى بدء حوار دولى عاجل وجاد يلتقى تحت مظلته مصدرو ومستوردو الغذاء والطاقة لمواجهة أزمة أرتفاع الأسعار غير المسبوق فى السلع الغذائية الأساسية وأسعار الطاقة والمواد الخام، وبالتالى وضع إستراتيجية دولية لمواجهة الأزمة الراهنة فى الأجل القصير والمتوسط والبعيد، بجانب طرح الحلول للوفاء بإحتياجات سكان العالم من الطعام وإمدادات الطاقة التقليدية والنظيفة، والتعهد بالإلتزام بها، وطالب الرئيس مبارك بأن ينتهى الحوار إلى وضع مدونة سلوك دولية تراجع التوسع الراهن فى إنتاج الوقود الحيوى، وتضع المعايير للإستخدام المسئول للحاصلات الزراعية كطعام للبشر وليس وقود للمحركات، وأشار الرئيس إلى أن مصر تواجه الأزمة الراهنة بإقتصاد عززت قوته خطوات الإصلاح، وشبكة متسعة القاعدة للضمان الإجتماعى.



الرئيس مبارك يلقى كلمته

أراء وإقتراحات

تخللت المؤتمر آراء وإقتراحات كان من أهمها:

- تأكيد بان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة على أن هناك فى العالم 850 مليون شخص يواجهون أزمة طاحنة بسبب أرتفاع أسعار المواد الغذائية ونقص الموارد، ودعوته إلى زيادة الإنتاج الغذائى العالمى بنسبة 20% بحلول عام 2030، وضرورة إطلاق سياسات زراعية جديدة بجانب تعامل الدول مع أزمة الغذاء على المدى البعيد، وضرورة الأتفاق على سياسة واضحة فيما يخص إستهلاك الوقود الحيوى على المستوى العالمى، وتبنى منظمة الفاو برنامج لتحسين الوضع الزراعى فى العديد من الدول الفقيرة التى تواجه أزمة الغذاء.

- تحذير روبرت زوليك رئيس البنك الدولى من أن الأرتفاع المطرد فى أسعار المواد الغذائية يهدد بدفع 30 مليون من سكان القارة الأفريقية إلى تحت خط الفقر، وحثه زعماء العالم إلى إتخاذ الإجراءات الفورية الكفيلة بتوصيل المساعدات الغذائية للدول الأكثر تضرراً من جراء أرتفاع الأسعار، وإشارته إلى أرتفاع أسعار الغذاء بنسبة 25% فى دولة مثل ليبيريا أدى إلى أرتفاع نسبة الفقر فيها من 64% إلى 70% .

- دعوة خوسيه لويس تابا تيدو رئيس الحكومة الأسبانية إلى العودة إلى السياسات الدولية لدعم القطاع الزراعى وتشجيع الإنتاج خاصة بعد عجز المؤسسات الدولية فى معالجة الأزمة الغذائية التى تؤثر على ما يقرب من 800 مليون شخص فى أنحاء العالم، وتأكيده على أن بلاده ستخصص 500 مليون يورو لبرامج الأمن الغذائى، كما أنها ستستضيف إجتماعاً دولياً على مستوى عال فى الخريف القادم لضمان الأمن الغذائى فى العالم أجمع والمساهمة فى تنفيذ خطة العمل الشاملة للأمم المتحدة.



رؤساء الدول والحكومات

- مطالبة منظمة "أوكستام" الخيرية البريطانية قادة العالم بتبنى خطة طارئة لإيجاد مخرج للأزمة الغذائية الحالية التى يعانى منها العالم خاصة وأن هناك 290 مليون شخص مهددون بخطر المجاعة بسبب الأرتفاع المطرد فى أسعار الغذاء، بجانب إحتياج الدول الفقيرة حالياً إلى 14.5 مليار دولار من المساعدات الإضافية الطارئة لإنقاذ شعوبها من الجوع، وبالنسبة للمساعدات الزراعية السنوية الحالية التى تقدر بـ 4 ملايين فإنها لا تمثل شيئاً بالمقارنة بنحو 125 مليار دولار من الدعم التى قدمته الدول الغنية لمزارعيها عام 2006 ولذا فإن هناك ما يزيد على 840 مليون شخص يعانون سوء التغذية فى العالم حالياً.

الإعلان الختامى للقمة

تضمن الإعلان الختامى لقمة "الفاو" الأتفاق على إنشاء آلية متابعة دولية تجعل من مجموعة العمل المشكلة من جانب السكرتير العام للأمم المتحدة حول قضية الأمن الغذائى أساساً يبنى عليه فى إطر دولية وإقليمية تنتهى بإجتماع رفيع المستوى حول الأمن الغذائى دعا إليه السكرتير ، ومن المقرر عقد هذا الإجتماع فى سبتمبر القادم على هامش الإجتماعات السنوية للجمعية العامة، ولذا فقد قام فريق عمل برئاسة بان كى مون ومشاركة رؤساء الوكالات المتخصصة للمنظمة الدولية والبنك الدولى وصندوق النقد الدولى ومنظمة التجارة العالمية بتنسيق المواقف بين المنظمات المعنية والحكومات والمجتمع الدولى للتحرك لمواجهة أزمة الغذاء العالمية، ووضع الإطار الشامل للتحرك التى من أهم أهدافه:

- وصول أفضل للجماعات المعرضة للخطر من خلال توفير المساعدات الغذائية الطارئة وشبكات الأمان الأخرى.
- دعم إنتاج الأراضى الزراعية الصغيرة.
- توفيق السياسات التجارية والضرائب التى تؤدى إلى أرتفاع أسعار الغذاء أو فرض قيود على الصادرات.

وطالب تقرير الأمم المتحدة بالإسراع لإستكمال مفاوضات الدوحة، وتقييم دور المضاربة على الإستثمارات فى أرتفاع أسعار الغذاء، وإقامة نظم مراقبة طويلة الأمد لضمان تجنب أزمة الغذاء، وتطوير الآليات الإقليمية والعالمية لتحسين توفير الغذاء، والتركيز على الجماعات المستهدفة خاصة الأطفال والنساء، وضمان توصيل الغذاء لشبكات الأمان الغذائى لهذه الجماعات.

s_moawad@hotmail.com

الحوار الخلاق بين عولمة التجارة وعولمة الموانئ

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

الموانئ العربية تشهد الآن حركة إيقاظ على وشك أن تخرجها من حال البيات الشتوى التى سيطرت عليها ردحا من الزمن وأنهكت عناصر القوة فى مواقعها الإستراتيجية وأدت إلى توهين قواها الاقتصادية ودفعت بها فى ميادين المنافسة إلى مواقع بينها وبين الموانئ المتقدمة شأو بعيد.

وأثر ذلك تأثيرا على المستويات الاحترافية للإدارة مفاهيما وفكراً وتخطيطاً وتطويراً. حركة الإيقاظ القائمة الآن من ألزم مسئولياتها الهامة هو أن تتحول إلى حركة نهضة فى عدد من المسارات والميادين إذا ما إرتقى الإدراك إلى مستوى التسليم بأهمية العهود بالتطويرات اللازمة إلى إدارة إحترافية عربية تتجاوب مع طبيعة الشروط العولمية فيما يتعلق بصناعة الخدمات الميناية وفق رؤية إستراتيجية تتخلص من نظرة عين الدودة من منظار بيروقراطى جامد وتتبنى عن فهم رحيب نظرة عين الطائر بسعتها البانورامية.

فالموانئ مرافق دولية حيوية ورءوس جسور إقتصادية ومواقع تفاعل وتلاحم تجارية ومجالات اختبار عملية لقوة ومرونة الإقتصادات التى تنهض هذه الموانئ فى إمتداداتها الجيوستراتيجية.

وليس مثل موقع المنطقة العربية الجغرافى وموضعها ذى الأهمية التجارية بإمكانتها المتاحة والكامنة محورا ذا فرادة وفذاذة على مستوى الإقتصاد البحرى لثلة كبيرة من دول العالم.

فإذا – الآن – إستوعبنا حقائق ومضامين هذه المعادلة الجادة – برغم أنها ليست جديدة– من خلال لغة مفرداتها باتت تشكل أبجديات أضحت بدورها مسلمات بدهية فى عالم لا يكترث إلا بحوارات الحقائق والأرقام فبوسعنا أن نميط الغطاء عما حدث فى أصقاع جمة من العالم المتقدم الذى يبنى دوام تقدمه على أسس وطيدة من علوم المستقبليات وإدارة الأزمات بما فيها من إنضباط خلاق.

فماذا فعلت حشود من العقول وجيوش من الخبراء وفيالق من راسمى جهود التطويرات المحققة للقيم المضافة فى ميادين هذه الصناعة لتجعل من الموانئ أهم ركائز صناعة الخدمات كما تحولها إلى محاور لاستقطاب حركة التجارة البحرية الدولية على نطاق واسع (Large-Scale Hub Traffic) ؟ القضية التى شكلت شرارة البدء فى كسر الحلقة التقليدية لأنشطة التجارة الدولية والنقل البحرى وخدمات الموانئ هى اختراع الحاوية التى جاءت بمثابة الصندوق السحرى الذى قلب الموازين المستقرة وألقى بحجر ضخم فى بركة أحوال استسلمت لقانون القصور الذاتى.

السفينة من حيث الوجود سابقة على الحاوية (المستوعبة) وهما معا وفق القانون الدولى لهما وظيفة واحدة فكل منهما تعرف بأنها وسيلة نقل (A means of Transportation) لكنهما إختلفا فى طبيعة المهام المتعددة والمتجددة فالحاوية وسيلة نقل بينية الوسائط Intermodal)) ومتعددة الوسائط Multimodal)) والسفينة ليست كذلك ومن ثم ستكون الحاوية شبيهة عصا موسى السحرية التى ستحيل التجارة البحرية إلى حفاز(Catalyst) ينشط صناعة النقل البحرى .

هذه الحاوية التى رسمت وأطلقت الخط (الإحداثى) البيانى الصاعد دون ريث إلى آفاق تحولات جذرية وهائلة استولدت أجيالا جديدة ومتتالية من الموانئ المتقدمة كان أبرزها حتى الآن أربعة نماذج عالمية هى :

1 – ميناء وحدة القيادة والإدارة. Public Service Port

2 – ميناء أدوى / أداتى يستخدم كأداة لتحقيق هدف معين Tool Port

3 – ميناء الكيان الإقتصادى الخاص (صاحب المحطة) Landlord Port

4 – الميناء المخصص بالكامل Fully Privatized Port

سيتبين لنا من واقع هذا التقسيم أن النموذجين الأول والثانى يخضعان للملكية والإدارة العامة وأن النموذجين الثالث والرابع يداران إدارة خاصة. ولا شك أن تحليل نقاط القوة (الحسنات) ونقاط الضعف (المآخذ) سيضعنا أمام الأرجحية النسبية للخيارات فى ضوء ظروف كل حالة :

أولا – النموذج الأول:

1 - نقاط القوة: تضطلع جهة إدارية واحدة بتنمية وتطوير البنية الفوقية كما تكون مسئولة عن مجمل عمليات تداول البضائع.

2 - نقاط الضعف: لا يمكن للقطاع الخاص فى هذه الحال أن يمارس دوراً غير محدود فيما يتعلق بإحتياجاته إلى العمالة المدربة. كما انه تنشأ مشكلات جراء نقص المنافسة لإحتكار الحكومة للأنشطة داخل الميناء مما يفضى إلى هبوط الكفاءة وإهدار الموارد وتدنى مستوى الاستثمار كما أن الأنشطة الخدمية لا تتوجه إلى المستخدمين أو تتناسق مع حاجات السوق. وأخيرا نقص الحافز على التجديد والابتكار .

ثانيا – النموذج الثانى:

1 - نقاط القوة: يتولى القطاع العام تحديد وتمويل الإستثمارات فى البنية الأساسية والمعدات وأهمها معدات التعامل مع السفن والتداول الأرض– وإدارة وتشغيل الميناء بواسطة القطاع العام يحول دون الازدواجية فى إنتاج وبيع الخدمات والتسهيلات الميناية .

2 - نقاط الضعف: يقوم القطاع العام مع القطاع الخاص على نحو مشترك بالقيام بأنشطة عمليات تداول البضائع وفق نظم إدارة هذا الميناء بما ينجم عنه تعارض المصالح والمواقف. ولأن القطاع الخاص ربما فى هذه الحال لا يمتلك معدات رأسمالية كبيرة فإن بعض مشغليه قد يلجأون إلى التجمع وفق مشروع مشترك (pool) ولا يعملون فى إطار شركة واحدة كبيرة ذات إمكانات عملية كبيرة. وينتج عن ذلك اختلال فى سير العمل كما يؤثر على التوسع فى الأنشطة ومخاطر الإستثمار غير الكافى وفقدان حوافز الإبداع والابتكار.

ثالثا – النموذج الثالث:

1 - نقاط القوة: تقوم بالعمل فى هذا النموذج شركة واحدة تملك وتدير جميع البنية الفوقية وعمليات تداول البضائع. وعادة ما تكون قطاعا خاصا. وتكون هذه الشركة أكثر حرصا على الإدارة المتحررة من القيود الحكومية ومتجاوبة مع متطلبات الاستثمار فى محطات الميناء لاسيما فى حال التعاقد على إدارة وتشغيل الميناء لزمن طويل. هذه الشركة عادة ما تكون لديها القدرة على الاستجابة المرنة لما تريده السوق من وظائف وإجراءات.

2 - نقاط الضعف: المخاطر التى تنبع من إغراق مشغلى المحطات المتعددة فى الميناء مع توفير طاقات إنتاجية أكبر مما هو مطلوب للأنشطة. بالإضافة إلى أخطار التقدير فى تقدير وتوقيت الطاقة الجديدة المراد إدخالها لمجالات العمليات فى الميناء.

رابعا النموذج الرابع:

1 - نقاط القوة: المرونة الكاملة فى كل من مجالات العمليات والإستثمارات. ولا توجد تدخلات حكومية مباشرة . وإمتلاك أرض الميناء يمكن أن يساعد على التوجه إلى إقتصاد السوق على محورى التطوير وفئات أسعار الخدمات. وبالنسبة لموقع الميناء الإستراتيجى فان الإستثمارات الدائمة فى التطوير تزيد من أهمية هذا الميناء.

2 - نقاط الضعف: أن الحكومة قد تتدخل لتقوم بدور الضابط / الناظم للأنشطة للحيلولة دون قيام احتكار لسياسات الإنتاج والأسعار فى الميناء. كما أن الحكومة (سواء أكانت محلية أو قطرية أو إقليمية) تصبح يدها مغلولة عن القيام بأى سياسات تطوير داخل هذا الميناء فإنها ستتحمل نفقات ضخمة. إلى جانب أن هناك مخاطر إقتصادية من لجوء ملاك الميناء إلى المضاربة بأسعار الأراضى فى الميناء.

وهناك عناصر هامة تؤثر على التنافس فيما بين الموانئ مثل :

1 – نظام النقل فى الظهير المباشر وغير المباشر للميناء مثل الطرق البرية والسكة الحديدية والمائية وخطوط الأنابيب التى تقرر إلى حد كبير مدى جاذبية العمل فى ومع الميناء. وفى حال ما إذا كان الظهير الأرضى للموانئ العالمية الكبرى يربط ما بين عدة أقطار فأن منافسة حادة تدور حول الإفادة من موقع هذا الميناء.

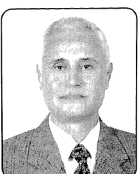
2 – نظم عمليات الأقطرمة (Transshipment) أى تحويل مشحونات البضائع بحراً من ناقل إلى ناقل.

3 – توافر وكلاء الشحن وشركات النقل المتعددة الوسائط (Multimodal) والمتعددة الوسائل (Multimeans) الذين يؤدون مهاما حيوية لازمة لنقل البضائع بنظام من الباب للباب. فهم أخصائيو نظم النقل والتوزيع الذين بوسعهم التأثير على خيارات التعامل مع الموانئ والمنافسة فيما بينها. ولوجود مثل هؤلاء الأخصائيين فى كثير من الموانئ المتقدمة صار الخيار فيما بينها كمواقع خدمات لوجيستية أكثر سهولة لملاك السفن والشاحنين ومستلمى البضائع .

*****



شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع تستعيد عضويتها فى نادى المليون حاوية



اللواء/ علاء ندا
رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

حققت شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع إنجازا مستحقا حيث تجاوز إجمالى الحاويات التى تم تداولها خلال الأحد عشر شهرا الماضية من العام المالى الحالى (من 2008/7/1 الى 2008/5/31) مليون حاوية مكافئة و من المنتظر أن يبلغ إجمالى التداول 1.1 مليون حاوية مكافئة بنهاية العام المالى 2007/ 2008 ، بمعدل نمو 20 % عن العام المالى السابق خلافا للتوقعات التى وردت ببعض الأوراق البحثية التى قام بها عدد من خبراء النقل البحرى فى مصر .

و بعد تقييم الموقف التنافسى للشركة و دراسة السوق بمنطقة البحر المتوسط تبنت إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع حزمة من الإستراتيجيات و السياسات التى تهدف الى:

زيادة الإنتاجية بنسبة من 15% الى 25% سنويا خلال الثلاث سنوات القادمة .

إعادة التوازن فيما يتعلق بنسب مساهمة الخطوط الملاحية التى تتعامل مع المحطة تجنبا لحدوث هزات عنيفة فى حال تحول عميل رئيسى إلى موانى أخرى .

تحقيق المستهدف المشار فى الموازنة التقديرية للعام القادم والحفاظ على المستويات الخاصة بنسب الربحية التى تم تحقيقها فى السنوات الثلاث السابقة .

أهداف أخرى:

و لتحقيق هذه الأهداف و غيرها من الأهداف الغير معلنة تم تطبيق مجموعة من السياسات التسويقية ترتكز أساسا على عدة محاور منها:

المنافسة السعرية : تقدم الشركة خدماتها للعملاء بأسعار يصعب على الموانى المنافسة -1 بالمنطقة التعامل حتى عام 2010 (قرب إنتهاء عمليات تعميق الغاطس الخاص بأرصفة المحطة) وذلك دون المساس بمعدلات الربحية من خلال تعظيم الإستفادة من المزايا النسبية التى تتمتع بها الشركة ومن بينها تميز العمالة و مهارتها مع إنخفاض تكلفتها مقارنة بغيرها ، وكذلك الإستفادة من كفاية مساحة الساحات التخزينية للحاويات فى منح الخطوط الملاحية فترات سماح لتخزين الحاويات تصل إلى 30 يوم للحاويات الترانزيت و 7 أيام للحاويات الوارد إضافة إلى ميزة أخرى تتعلق بالحاويات المعبأة ببضائع صادر محلى حيث يتم قبول الحاويات الصادر حتى بعد وصول سفينة الشحن وبدء العمل عليها وأيضا تقديم خصم قدره 50% و زيادة فترة السماح إلى 10 أيام مما يمثل دعماً للإقتصاد الوطنى من ناحية و تشجيعا لعملاء المحطة من الشاحنين والخطوط الملاحية الناقلة الإستخدام الأمثل للموارد البشرية و المادية المتاحة حاليا والتى لا تحتاج لضخ مزيد من الإستثمارات الرأسمالية الكبيرة : و ذلك من خلال

الإسراع بتفعيل نظام المعلومات الخاص بإدارة محطة الحاويات Container Terminal Management System و الذى يتضمن تطبيقات شركة Navis المستخدمة فى أكثر من 280 محطة حاويات حول العالم و من المتوقع أن تزيد كفاءة التشغيل و معدلات الأداء بنسبة تتراوح بين 15 % - 30 % خصوصا فى حالة الشحن ، و قد أعلنت هيئة ميناء دمياط عن قرب الإنتهاء من حل مشكلة الشبكات اللاسلكية اللازمة لتشغيل منظومة المعلومات و من المنتظر أن يبدأ التشغيل الفعلى لها فى سبتمبر الجارى وأن يتم الإعتماد كليا على تطبيقات النظام بنهاية 2008، الأمر الذى يتيح لشركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع الانتقال إلى مستويات أعلى من الجودة فى الخدمات التى تقدمها لعملائها.

التركيز على العنصر البشرى : حيث تؤمن إدارة الشركة بان العاملين بها هم الركيزة الأساسية للتقدم و التميز و من هنا تركز اهتمامها بابنائها على محورين متوازيين:

أولهما : رفع المهارات الفنية و الإدارية للعاملين بالقطاعات المختلفة وذلك بالتعاون مع كبرى الهيئات المعتبرة و على رأسها معهد أعداد القادة التابع لوزارة الإستثمار و الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحرى وإيفاد البعض الى الخارج للوقوف على مستجدات صناعة النقل البحرى.

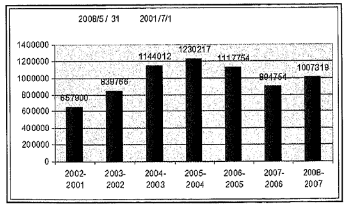
و الثانى : تقديم العديد من الخدمات الإجتماعية وتحسين مستوى الرعاية الصحية حيث تم التعاقد مع عدد من المستشفيات الكبرى لتوفير الرعاية الصحية للعاملين بالإضافة إلى العديد من المشروعات الاجتماعية والخدمية الأمر الذى كان له أبلغ الأثر فى زيادة الشعور بالانتماء و انعكس ذلك مباشرة على مستويات الأداء ، فعلى سبيل المثال ارتفع متوسط معدل التداول لونش الرصيف العملاق من 20 إلى 25حركة / ونش / ساعة .

تخصيص المبالغ المالية الكافية للتطوير و معالجة نقاط الضعف :

حيث تم اعتماد مبلغ 113 مليون جنيه فى الخطة الإستثمارية للعام المالى 2009/2008 و أهم البنود الإستثمارية هى :

زيادة الغاطس الخاص بأرصفة الحاويات : باعتباره أهم الأولويات و أحد التحديات التى تواجه الشركة مثلها مثل الكثير من محطات الحاويات حول العالم ويصل عمق المياه بجوار أرصفة الحاويات الآن 13.2 متر الأمر الذى يضع الجميع فى طريق مسدود لأن مثل هذا العمق لا يسمح بدخول سفن الحاويات الأكبر حجما والموجودة بالخدمة الآن و التى تتزايد عددها يوما بعد يوم ، وتعى إدارة الشركة تمام لحجم المشكلة و بدأت فى إتخاذ الإجراءات اللازمة لحلها بالتعاون مع هيئة ميناء دمياط ، حيث تم طرح مناقصة عالمية لإختيار الجهة الإستشارية المشرفة على تطوير أرصفة الحاويات، للبدء فورا فى عمليات الطرح الخاصة بالمشروع وتقدر التكلفة بمبلغ 200 مليون جنيه للمشروع على 3 سنوات.

ومن الجدير بالذكر أن وضوح الرؤية و الإجراءات المشار إليها وغيرها قد أتت ثمارها على سبيل المثال تمت الموافقة على طلب مجموعة Grand Alliance التى تضم الخطوط الملاحية NYK - HLC- MISC - OOCL بتجديد إتفاقية العمل مع شركة دمياط لتداول الحاويات و البضائع لمدة عامين قادمين مع زيادة حجم نشاطه، وطلب مجموعةWorld New Alliance و التى تضم الخطوط الملاحية HMM - MOL- APL - تشغيل خدمة MED والتى تستخدم 8 سفن حاويات وترتاد ميناء دمياط مرتين أسبوعيا .



فى أولى رحلاتها السفينة FIFTH OCEAN تتداول 5290 حاوية بميناء دمياط

غادرت السفينة FIFTH OCEAN التابعة للخط الملاحى IRISL محطة حاويات دمياط فور إنتهاء العمل عليها حيث تم تفريغ 2542 حاوية و شحن 2699 حاوية بخلاف الحركات الإضافية ، وقد ذكر السيد / **سامى البلقاسى** رئيس قطاع الحركة والتشغيل أن هذا الرقم يعد هذا الرقم الأكبر الذى يتم تداوله على سفينة واحدة على مستوى الموانى المصرية وقد بلغت متوسط معدلات الأداء للسفينة 90 حاوية ساعة و وصل معدل أداء الونش العملاق إلى 30 حاوية / ساعة

وقد أعرب السيد / السعيد عطان ممثل ... التى تقدمها شركة دمياط لتداول الحاويات ... الخط الملاحى IRISL ... وقد بلغت نسبة مساهمة ... ومن المتوقع أن ...



أزمة الثقة المفقودة فى العلاقات التجارية البحرية

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

لا أحد يستطيع أن يشك فى أن أزمة الثقة هى إحدى المشاكل فى زماننا الحالى. فرقابة الدولة فى الميناء PSC هى نتيجة مباشرة لعدم الثقة فى دول العلم فى أن تحافظ على جودة السفن التى تحمل أعلامها وفى تعيين سلطة بحرية ذات كفاءة لتنفيذ متطلبات المعاهدات الدولية.
وصناعة التفتيش والفحص قد تعاظم دورها كرد فعل لنقص الثقة سواء كانت فى ملاك السفن، أو فى هيئات تصنيف السفن فى القيام بعملهم فى المعاينات الفنية على الوجه الأكمل، أو فى أصحاب البضائع الذين لايهمهم أن تنقل بضاعتهم سفن مطابقة للمواصفات اللائقة. وأصبح كل من يقوم بعمل سواء كان معاينة سفينة أوتشغيلها أو حتى العمل فى إدارة بحرية حكومية يقف من ورائه العديد ممن يراجعون أعمالهم.

الشكوك المتبادلة:

يبدو أن لا أحد يصدّق أى شئ. فتدوين حالة الطقس فى دفتر أحوال السفينة LOG BOOK أثناء الرحلة كان فى وقت ما قرينة لمستأجر السفينة عن سبب تأخر السفينة أو الأضرار التى تحدث للشحنة نتيجة الأمواج التى اكتسحت السفينة . أما الآن، فإن ذلك أصبح مثاراً للشك وصار الجدل يعلو لإثبات أن الربان لم يكن يسير بسفينته بالسرعة الكافية، وأن السفينة – فى النهاية– يقع عليها اللوم عن التأخير وعن الأضرار التى تحدث للبضائع المشحونة عليها.

وفى نفس الوقت، لا ثقة فى ناقل البضائع عن إعلانه عن وزن أو طبيعة بضاعته، ويثور النزاع والجدل بين مستأجر السفينة وبين من يقوم بتشغيلها حول قضايا تافهة، وكل جانب يلجأ إلى القضاء كأمر عادى ففى زمن "ثقافة اللوم" BLAME CULTURE ، هناك إفتراض أوتوماتيكى أن أى شئ يحدث هو نتيجة خطأ شخص ما، وأن الرجوع إلى القضاء هو الأمر الطبيعى. أما التفاهم والأخذ والعطاء فيُعتبر أسلوباً مطولاً ومعوقاً، ولم يعد أحد يصدّق كلام أحد ويعتبر ما يقوله مثاراً للسخرية والإستنكار. ولم نعد نصّدق ما يقوله غيرنا إلا إذا تأيّد بواسطة شخص نعتقد أنه فى جانبنا . فنحن لا نصدّق شهادة الأهليّة للعاملين وخاصة إذا صدرت من بعض البلاد فى العالم، كما لا نصدق بعض المستندات التى تصدرها هيئات تصنيف السفن.

وإنتشرت أزمة الثقة وتوغلت فى كل من أركان الصناعة بسبب عدم القدرة أحياناً على التمييز بين المهنيين المحترفين وبين الدجّالين – وهم قلّة – الذين يحتاج الأمر بحق أن تشملهم القواعد التنظيمية لإجبارهم على العمل بذّمة وأمانة ، كما يحتاجون إلى الإشراف والمراجعة المستمرة.

وملاك السفن أصبحوا لا يثقوا فى شركات بناء السفن لهم بالسعر والمواصفات المتفّق عليهما . كما أهم – أى ملاك السفن – أصبحوا لا يثقون فى هيئات تصنيف السفن لوضع القواعد التى تؤدى إلى بناء سفن قوية يطالب بها الجميع.

ثم إن المشرعّين لا يثقون فى كل من الملاك وهيئات تصنيف السفن إعتقاداً منهم بأن شركات بناء السفن إما تقوم بتضليلهما أو بتقديم الرشاوى لهما لقبول السفن التى يبنونها بمواصفات أقل من المطلوب.

ثمن إنعدام الثقة:

إن ثمن إنعدام الثقة باهظ . فهو الذى يؤدى إلى زيادة أعمال المراجعة ومضاعفة الجهود المبذولة فى العمل فها هم ثلاثة مجموعات من خبراء المعاينة والتفتيش يصعدون إلى السفينة ويسألون نفس الأسئلة وهم يمثّلون جهات مختلفة . وها هم كل هؤلاء المراقبين وتلك المعارضات القانونية والمحاكمات التى لا لزوم لها وتعيين الخبراء المتخصصين. وهذا كلّه يمثل جزءاً صغيراً من الثمن إذا ما أخذنا فى الإعتبار كل القواعد التنظيمية التى يصدرها المشرعّون وتبعاتها الفنية والتى تأتى نتيجة أن قطاعاً صغيراً فى الصناعة غير أمين فى عمله.

فبسبب قلّة ممن يقومون بالتشغيل المتدنّى فى الصناعة، على الجميع أن يقاسوا التنظيمات وزيادة سرعة خروج السفن من الخدمة إلى التقاعد حتى لو كانت جيدة المستوى، وإلزام السفن بتركيب وتشغيل الأجهزة الغالية، وقيام المفتش من عدة جهات وسلطات بالتحقق المستمر من إلتزام السفن بهذا. وأخيراً أصبح لزاماً على الغالبية أن يعانوا متاعب إحتياطات الأمن الشاملة بسبب نشاطات عدد قليل من الإرهابيين . فعلى كل فرد أن يدفع الثمن وعليه أن يُثبت أنه ليس إرهابياً، وأصبح على كل مالك سفينة أن يُثبت أنه لا يقوم بتشغيل سفينته بطريقة متدنية وأنه لا يؤوى إرهابيين فى سفينته. إنها حالة بعيدة كل البُعد عن الإطمئنان والإستقرار.

وفى نهاية العام الماضى سنة 2003 عُقدت ندوة فى أمستردام ركّزت على قضايا الجودة، فى محاولة لمواجهة هذا القصور فى الثقة. وكانت هذه الندوة نتيجة مباشرة لملاحظة عدوانية من أحد كبار مستأجرى سفن نقل البضائع الصب الجاف، قالها فى مؤتمر سابق، بأن شركته لا تثق فى أىّ من ملاك تلك السفن. وكان الرد الطبيعى على صاحب هذه الملاحظة أنه كان دائماً يحاول إستئمار السفن بأقل الأسعار لنقل شحناته من تراب الحديد. ولو أنه بحث عن سفن ذات نوعية جيدة بأسعار أعلى قليلاً لوجد مراده وأمكنه الثقة فى ملاك السفن.

تعزيز الثقة:

قامت ندوة أمستردام بالبحث فى سبُل تعزيز الثقة فى العلاقات الثلاثية بين ملاك السفن والمشّرعين ومستأجرى السفن . وقامت بالبحث فى الأسباب الأساسية لعدم الثقة، وإستعرضت ثقافة اللوم والأنانية الموروثة التى تساعد على زيادة هذه الظاهرة. وناقشت محاولات العبث لتحقيق المآرب الشخصية التى لا لزوم لها.كما قامت الندوة بمناقشة جهل السياسيين بالمشاكل الفنية وأبعادها، ونظرة السياسيين التى تركّز على الحوادث البحرية ونتائجها وتتجاهل قيمة الخدمة التى يقدمها النقل البحرى للبشرية فى العالم . فإذا كان السياسيون يعتبرون أن النقل البحرى يشّكل تهديداً، فإن إنعدام الثقة تكون قد وصلت إلى مستوى جديد مُهّدد.

فالمشرعّون عليهم واجب فى إرضاء مطالب الرأى العام فى بلدانهم وفى العالم. لذا ، فالميل لدى المشرعّين هو اللجوء إلى إصدار التشريعات الصعبة. ولكنهم ليسوا دائما على صواب لأنهم ليسوا على علم تام وكامل بالمشاكل وأسبابها، ويميلون إلى سرعة إصدار التشريعات الجائرة فى بعض الأحيان. وهنا تكون مسئولية الصناعة أن توضح الأمور للمشرعين وللرأى العام بصفة عامة فور وقوع الحوادث البحرية. وعلى رجال الصناعة أن يعلموا حجم المسئولية الإجتماعية لدى السياسيين وأنهم يعملون ما بوسعهم لإرضاء شعوبهم.

من ناحية أخرى، لا يمكن تجاهل حقيقة وجود شعور بأن ثقل مسئوليات التنظيمات والتشريعات يوزّع بطريقة غير عادلة بين الأطراف . فملاك السفن يشكون بأن ثقل التنظيمات يقع معظمها عليهم دون باقى الأطراف فى سلسلة العمل فى النقل البحرى، سواء دول العلم أو مستأجرو السفن أو التجار أو المؤمّنون. وقد يحاول ملاك السفن تذكير هؤلاء الأطراف بمسئولياتهم، ولكن من الصعب إقناع تاجر زيوت مثلاً بأن عليه مسئولية إختيار ناقلة جيدة لنقلها مراعاة للمصلحة العامة أكثر من حرصه على مصلحته وربحيّته الشخصية فى العملية.

يُعتقد بوضوح أن النظام الحالى غير كافى لتوفير دافع وحافز فى صورة مكافأة أو تفضيل لمن يُحسن عمله ليكون مثلاً لباقى العاملين فى الصناعة . فهل يكفى تسهيل التشريعات وقيودها لمن يثبتوا أنهم يشغّلون سفنهم بأعلى المستويات؟

إن تقليل التفتيشات وما ينتج عنها من إضاعة للوقت والجهد قد تساعد، ولكن ذلك صعب تنفيذه لأنه سيوجد خلافات بين القائمين بتشغيل السفن فى التجارة البحرية الدولية.

وأهمية العنصر البشرى تدخل بالطبع فى هذه المناقشة . فقد أشارت العديد من الأصوات أنه من الخطأ التركيز على البناء الحديدى للسفن وأجهزتها ومعداتها وإغفال البشر الذين يقومون بتشغيل هذه السفن والأجهزة والمعدات.وقد حاولت المنظمة البحرية الدولية IMO التركيز على الإهتمام بالعنصر البشرى منذ عهد قريب. كما تقول الدراسات التى قامت بها نوادى الحماية والتعويض ومعاهد التدريب البحرى وبعض هيئات تصنيف السفن بضرورة زيادة التدقيق والفحص حول أسباب وقوع الحوادث البحرية من جنوح السفن وإصطدامها وتلويث البيئة البحرية وبالحاجة إلى رفع كفاءة التعليم والتدريب فى جميع أنحاء الصناعة.

كما تكرّر القول فى تلك الندوة بأن إنعدام الثقة يأتى من عدم الفهم والإدراك نتيجة الغموض السائد فى الصناعة فكل قطاع يعمل فى نطاقه لتحقيق مكاسبه ومصالحه ولا يعيره أويهمه مصالح ومكاسب الآخرين. ومطلوب زيادة الشفافية وتبادل المعلومات بين قطاعات الصناعة لزيادة التفاهم والتعاون بينهم.

كيف توظف العلم والتكنولوچيا لخدمة الإقتصاد الوطنى؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

لكى تتقدم الأوطان لابد أن تقوم مؤسسات البحث العلمى بها بإجراء البحث العلمى الذى يتلازم مع التطوير واللذان يرميان إلى كفاية موحدة لتوليد تكنولوچيا إنتاجية ترمى بتطبيقاتها إلى تحقيق أهداف الإقتصاد الوطنى فى مراحله الحالية والمستقبلية حيث تتمثل هذه الأهداف فى إقتدار الإقتصاد على إنتاج أكبر متنوع من السلع والخدمات ذات الخصائص التنافسية والتوجهات التصديرية بإستخدام القدرات الذاتية على توليد التكنولوچيا الإنتاجية المطلوبة كلما كان ذلك مستطاعاً - وهو ما يعبر عنه بالنقل الرأسى للتكنولوچيا - سواء بإستخدام التكنولوچيا الإنتاجية الأجنبية التى تستورد خصيصاً وإنتقائياً لهذا الغرض وهو النقل الأفقى للتكنولوچيا وبالتكامل بين المصدرين - ومن المهم أن تتلاقى مؤسسات البحث العلمى فى أية دولة فى بوتقة واحدة - ولكن لكل واحدة من المؤسسات توجيهها وتخصصها - لأن التلاقى بين هذه المؤسسات يعتبر عملاً مطلوباً وذلك ليتأكد التمايز فى الرسالات بين هذه النوعية من المؤسسات وتلك ، وذلك رغم مساحات العمل المشترك والتعامل الوثيق فيما بينها جميعاً - فالمخرج النهائى فى الأولى وهى مؤسسة البحث العلمى والثانية هى مراكز البحث العلمى التخصصى فى المقام الأول وهو العلم الذى ينفع البشرية قاطبة أن عاجلاً أو آجلاً.

ومؤسسة البحث العلمى تعمل بالإحتراف والتفرغ فلا تحيد عنه.

ومن نافلة القول أن الأمر يعنى أنه لا غنى عن إنتاج السلع والخدمات وهو ما يعنى القدرة الوطنية على الإرتقاء وتواصل الإرتقاء بالإنتاج وهى القدرة التى ترتكز على أنشطة البحث والتطوير الوطنية التى تتولد بها التكنولوچيا اللازمة لخدمة الإنتاج.

وقد يكون للتذكر والتذكير فى بحثنا هذا فائدة عملية وهى أن يكون ماثلاً أمام أعين الباحثين حقائق التمايز - فقد يرون فى مطلب التكنولوچيا قيمة لا تقل عن القيمة فى طلب العلم - بل تزيد بمقدار الفائدة المادية التى تسهم فى تخليص بعض الدول من مأزق التخلف التكنولوچى وفى خروجها منه بغير رجعة.

ويهمنا هنا أن نذكر أن من أهم مطالب التكنولوچيا والبحث العلمى والتطوير هو إنتاج سلعة أو خدمة معينة لذلك تنشئ مقدرة تتأسس على وجود المعرفة وتكون مصادر البحث هى البحوث العلمية المنشورة مع براءات الاختراع التى تحمى إنجاز السابقين والمعلومات التى تتجسد بها السلعة أو الخدمة المتاحة والمتداولة بالفعل فى الأسواق - وهناك غير ذلك من مصادر المعلومات وأساليب الحصول عليها.

وهنا لابد أن نعرف أن نقطة البداية هى الحاجة - ولا تكون النهاية إلا مع الوفاء بهذه الحاجة - ومن مجمل وتراكم نتائجها تكون قوة وثروة المجتمع المحلى - وفى الشركة أو المؤسسة والخير الذى ينتج قد يكون صحيحاً - لذلك فأننا نرى أن ولاء العالم هنا يكون أولاً للأسرة الوطنية (فى الشركة أو المؤسسة).

وحيث أن البحث والتطوير الغرض منه أولاً وآخراً الزبون والمعروف والمحدد مسبقاً وبالتالى فأن الثمرة يلزم أن تتجسد فى هيئة منتج محدد سلفاً "سلعة أو خدمة" ونظراً لقيمتها التكنولوجية فأن قيمتها التجارية المحتملة فى نشر النتائج فى رسالة أو بحث يظهر فى الدوريات العالمية يتعارض مع المصالح المتعلقة بالمشروع وأهدافه - أذن فالبحث والتطوير يخاطب إحتياجات سوقية ويستهدف إرضاء المستفيد منه وهو الزبون والجائزة التى يحصل عليها الباحث من خلال مؤسسته إلى جانب تسجيل ملكيته الفكرية من خلال براءة الإختراع هى المكافأة المالية الكبيرة التى تترتب على تطبيق النتائج والتى قد تكون سبباً فى بناء ثروة وقوة للمؤسسة والباحث معاً - وإلى جانب أن المصلحة تقتضى إخفاء أسم الباحث المنجز - فإن الجائزة مهما عظم شأنها غالباً مالا تنال تقديراً بمراتب الشرف العالمية.

وفى كثير من الأحوال يكون أداء المؤسسة لوظيفتها أن تحصل على المال - وغالباً ما يكون الإيفاد للخارج مستهدف كشهود المعارض التجارية حيث يكون الإطلاع على أحدث المنتجات من سلع وخدمات ووسائل صنعها - والإيفاد للخارج يكون ضرورة حياة للمؤسسة من أجل الحفاظ على تنافسيتها السوقية.

وهناك رؤية يجب مراعاتها فى موضوع العلم والتكنولوچيا وهى غياب التفعيل والإستثمار الكافى لهذه الرؤية حيث تتمثل رؤية البحث والتطوير أنها أنشئت لغرض تنمية الذات من خلال التدريب التأهيلى وبناء الكوادر الفنية عن طريق نيل الدرجات العليا وإثبات الذات من خلال النشر العلمى وأنها بذلك صارت كلية للدراسات العليا وبذلك فقد ننسى فى خضم هذه المفاهيم المغلوطة أن حقيقة الرسالة التى أنشئت من أجلها مؤسسة البحث والتطوير أنها قامت أساساً لتمارس البحث والتطوير بالإحتراف والتفرغ حيث المخدوم ليس هو الذات وإنما هو الإقتصاد الوطنى قبل الذات - ولولا إنتفاضات تقوم من آن لآخر لشهدت الأحداث بأن البحث والتطوير بالإحتراف والتفرغ قد بات مجرد لافتة لا يوجد لها تعبير فى الواقع المعاش - ومن هنا لابد من مراجعة الأمور فى القلب وفى الهوامش وإرجاعها إلى الأصل فيها حتى لا تترسخ الأخطاء بإطالة عمرها وحتى لا تتحول إلى حالات مزمنة لا رجعه فيها وحتى لا يتحول الخلاف فى الإجتهاد إلى خلاف فى الإعتقاد فهذا الذى نشاهده الآن ليس خلاف فى وجهات النظر التى تعالج وسائل خدمة الرسالة ولكنه يكاد "التشخيص الصحيح" أن يكون إنحراف صريح عن أصل الرسالة وعن مبرر وجود مؤسسة البحث العلمى.

ويجب أن نؤكد هنا أن رسائل الماچستير والدكتوراة فى المؤسسات الأكاديمية "الجامعات" ليست هى الأصل فى العمل البحثى العلمى - ولكنها مجرد مكاسب جانبية حيث تنتج وليس محتماً لها أن تنتج - من إجتهادات فى معامل البحث لإستجداء الغوامض أو لإستكشاف ما لم يكن فى العلم أو الحسبان - ولأن الأمر يتعلق بالإستجلاء والإستكشافات فلابد أن يكون الموضوع جليل الشأن - ولو لم تكن له عوائد إقتصادية - فإذا ما تحولت الأمور "انقلاباً" وأصبحت درجات الماچستير والدكتوراة هى المطلب والمنى والمبتغى - فلا نستغرب أن نصطنع من أجلها إصطناعاً موضوعات بحثية بطلب استجلاؤها وإستكشافها فتكون منها الرسائل العلمية - فإذا كان الأمر كذلك فى مؤسسة البحث الأكاديمى حيث البحث الحر والطليق وحيث المطلب هو الإستجلاء والإستكشاف الذى قد يأخذ الإنسان إلى جلاء الأشياء أو إكتشاف ما كان مجهولاً منها وفيهما يكمن مطلق القيمة وشرف المقصد فإن الصورة وكل منظومة تكون فى القيم العلمية والأخلاقية فى مؤسسة البحث والتطوير حيث تكون جد مختلفة لأن الأصل فى الرسالة مختلف والممارسة لابد أن تكون مختلفة والنتائج لابد أن تكون بالتالى مختلفة والأمل المعقود على كل ذلك مختلف تماماً - فأن حدث تماثل فأن الأمر يكون جد خطير ويستجب من الأذهان تنبها ومن الضمائر صحوة ومن القرارات فعل تصحيحى لأن التكييف القانونى والشرعى والسلوكى والأخلاقى فى مؤسسة البحث والتطوير هى أنها قامت لتخدم الإنتاج الوطنى وليس الإنتاج بإطلاق نوعيات مختلفة من أصناف السلع والخدمات فهذا ليس وظيفتها.

وبعد فأنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض أهمية العلم والتكنولوچيا فى خدمة الإقتصاد الوطنى .

والله ولى التوفيق.

حبوب وجيوب وغذاء الشعوب



بقلم/ إبراهيم أحمد على مدير متحف ميناء الإسكندرية

إرتفاع أسعار المواد الأولية على المستوى العالمى خاصة الحبوب الرئيسية (قمح /ذرة/ أرز/ صويا...) لا شك أدى إلى اضطراب وتذبذب أسواق وميزانيات العديد من الدول خاصة الفقيرة (دول الجنوب)

مما ولد إضرابات شعبيه وعصيان مدنى هنا وهناك تعبيراً عن الغضب جراء ارتفاع الأسعار وأرتفاع تكلفة المعيشة فى دول تعانى أساس من غلاء دائم وأرتفاع مستمر لأسعار السلع الأساسية والضرورية للحياة.

لذا فقد لاقى هذا الموضوع إهتمام بالغ من قبل المنظمات الدولية لما له من تاثير على الأمن والسلم العالمى.

هذا وقد أبدى سكرتير عام الأمم المتحدة قلقه البالغ حيال هذه القضية.

ومن جهة أخرى قامت اللجنة الأوروبية التابعة لإتحاد الدول الأوروبية بعقد مقارنة بين الوضع الإقتصادى العالمى الراهن والوضع الإقتصادى العالمى بعد حرب 1973م هادفة إلى الحد من التوتر والقلق العالمى مشيرة إلى وقتية هذه المشكلة وعدم إستمرارها بإرجاعها لبعض الظروف والعوامل العابرة.

ويقول المصدر الأوروبى أن أسعار المواد الأولية بعد حرب 1973م زادت الضعف فى ذلك الوقت جراء تضافر عدة عوامل إقتصادية ومنها.

– إنخفاض الأسعار فى الفترة التى سبقت الغلاء مما يؤدى إلى إنخفاض الإنتاج فى الفترة اللاحقة.

– إنخفاض إنتاج المواد الأولية بالإتحاد السوفيتى السابق فى ذلك الحين.

– إرتفاع الأسعار العالمية للبترول (إستخدام العرب سلاح البترول الذى أدى إلى أرتفاع تكلفة الإنتاج ولكن حدث إنخفاض كبير فى الأسعار بعد ذلك.

أما اليوم فإن أسعار القمح زادت 84% خلال عام واحد فقط والذرة 28% والزبد 21% والبيض17% .

ومنذ أربعة أشهر فقط أرتفع سعر الأرز ولكن بنسبة أقل من عام 1973م .ويرجع المصدر الأوروبى ذلك إلى عدة أسباب ومنها أرتفاع أسعار القمح عالمياً بعد أربعة سنوات من السعر المنخفض مما ثبط همة المزارع وأحجامه عن زراعته.

وهناك أيضاً التغيرات المناخية المؤثرة بشكل سلبى على إنتاجية الفدان ومنها الأضرار التى أصابت الأراضى الزراعية بأستراليا الناجمة عن الجفاف الذى أستمر لمدة عامين متعاقبتان وإنخفاض الإنتاج الإسترالى من 20 مليون طن إلى 10 مليون طن فقط للقمح .

– تواضع الإنتاج الأوروبى للقمح فى عام 2007 ولأول مرة منذ فترة طويلة يصبح الإتحاد الأوروبى مستورداً للقمح.

وأخيراً الصدمة البترولية ودورها الكبير فى دفع الأسعار لأعلى كما كان دور البترول فى 1973م .

أما من ناحية حركة السوق والطلب على القمح عالمياً فلم يرتفع الطلب العالمى للقمح عن إيقاعه الطبيعى وهو 1% سنوياً.

● **الذرة**: فأن مصدر اللجنة الأوروبية يرجع أسباب أرتفاع أسعاره عالمياً إلى :

تغير بعض العادات الغذائية لشعوب بعض الدول خاصة الصين خاصة بعد النمو الإقتصادى الذى شهدته تلك الدولة فى الأونة الأخيرة.

حيث الإتجاه إلى إستهلاك أكبر للحوم البيضاء (الدواجن واستهلاك الذرة)

– استخراج الوقود الحيوى من الذرة خاصة بالولايات المتحدة الأمريكية.

وهنا تشير اللجنة الأوروبية إلى عدم قناعة تأثير إستخراج الوقود الحيوى من الذرة على ارتفاع أسعاره وتفند اللجنة الأوروبية وذلك بالإستشهاد بإستخراج البيوايثانول من قصب السكر ورغم ذلك لم تتأثر أسعار السكر عالمياً بذلك.

– إرتفاع أسعار القمح أنعكس ذلك على أسعار الذرة بدفعها لأعلى .

– أما الصويا فيعود أرتفاع سعرها طبقاً لمصدر الإتحاد الأوروبى إلى إحجام المزارع الأمريكى عن زراعته والتوجه نحو زراعة الذرة الأكثر ربحية.

● **الأرز**: فطبقاً لنفس المصدر الذى يرجع أرتفاع أسعاره عالمياً على سوء فهم لبعض الحكومات التى أتخذت بعض الإجراءات للحد من تصدير إنتاجها من الأرز رغم ثبات الطلب عليه والإنتاج أيضاً وأن تلك الإجراءات كانت بدافع خوف من قبل تلك الحكومات أو ناجمة عن حسابات سياسية.

فنرى تايلاند تعلق كميات التصدير من الأرز وهى فى حدود 9 مليون طن من إجمالى 30 مليون طن أرز هى الكمية المعدة للتصدير عبر العالم

فما هى أسباب قيام تايلاند بإتخاذ هذا الإجراء ؟

يقول مصدر الإتحاد الأوروبى بأنه ليس هناك سبب ظاهر يفسر ذلك .

مما أدى أضطراب فى أسواق الأرز عالمياً وأن نسبة المصدر من الأرز من الإنتاج العالمى تمثل 7% فقط فى مقابل 20% للقمح و15% للذرة

لذا يخلص المصدر الأوروبى إلى حقيقة هى أن الأسعار الحالية مبالغ فيها ولا تستند على حقائق وقد أتخذ الإتحاد الأوروبى بعض الإجراءات الفعلية من أجل مواجهة هذه الأزمة المفتعلة ومنها إتجاه الإتحاد الأوروبى على إنتاج حوالى 25 إلى 30 مليون طن حبوب أكثر من المنتج 2007 وذلك خلال 2008م .

– اتجاه المزارعين بشكل عام إلى زراعة الحبوب منها مما سيؤدى إلى زيادة المعروض منها عالمياً وذلك يؤدى طبيعياً إلى إنخفاض أسعارها ومن ناحية أخرى يستبعد المصدر الأوروبى اثر مضاربات البورصة على هذا الأرتفاع فى أسعار الحبوب عالمياً مشيراً أيضاً إلى أستمرار فى إنخفاض الأسعار على المدى الطويل بسبب أرتفاع إنتاجية الفدان (أرتفاع مخصصات البحوث الزراعية .

– توقعات الأسعار:

يقول مصدر الإتحاد الأوروبى أن أسعار الحبوب ستنخفض فى الفترة القصيرة القادمة ولكنها لن تصل إلى نفس أسعار سنة 2000 فسوف يتراوح سعر طن القمح ما بين 200 ، 220 دولار والذرة سعره للطن سيدور حول مستوى 150 إلى 200 دولار وهذا الأخير سيتيح للمربى الأوروبى القدرة التنافسية فى مواجهة مرابى الماشية بأمريكا الجنوبية.

– التجار والأسعار:

يشير مصدر الإتحاد الأوروبى إلى أستغلال بعض الشركات العالمية لتلك الأزمة الإتجاه إلى الأرتفاع غير المبرر للأسعار عالمياً ويقول المصدر عن ذلك أن أرتفاع الخبز كان 10% فى المتوسط والمفروض كان لا يزيد عن 3 أو 4% فى الزيوت أرتفعت أسعارها فى حدود 12% والحقيقى ألا تزيد عن 8% الألبان والبيض أرتفعت أسعارهما 15% والحقيقى ألا تزيد عن نسبة 12% .

أما اللحوم فأرتفاع أسعارها كان فى حدود المعقول بل أقل من النسبة الحقيقة فكان الأرتفاع بنسبة 4% والمفروض أن ترتفع النسبة إلى 8% ويشبه المصدر الأوروبى هذا الإستغلال من قبل الشركات العالمية برفع الأسعار غير المبرر والذى حدث عند الإنتقال إلى اليورو وقيام بعض الشركات بتوسيع هامش أرباحها على حساب المستهلك

hamdy661@yahoo.com

زيارة بعثة إقتصادية بلجيكية لمصر برئاسة أمير بلجيكا

تغطية/ محمد صابر

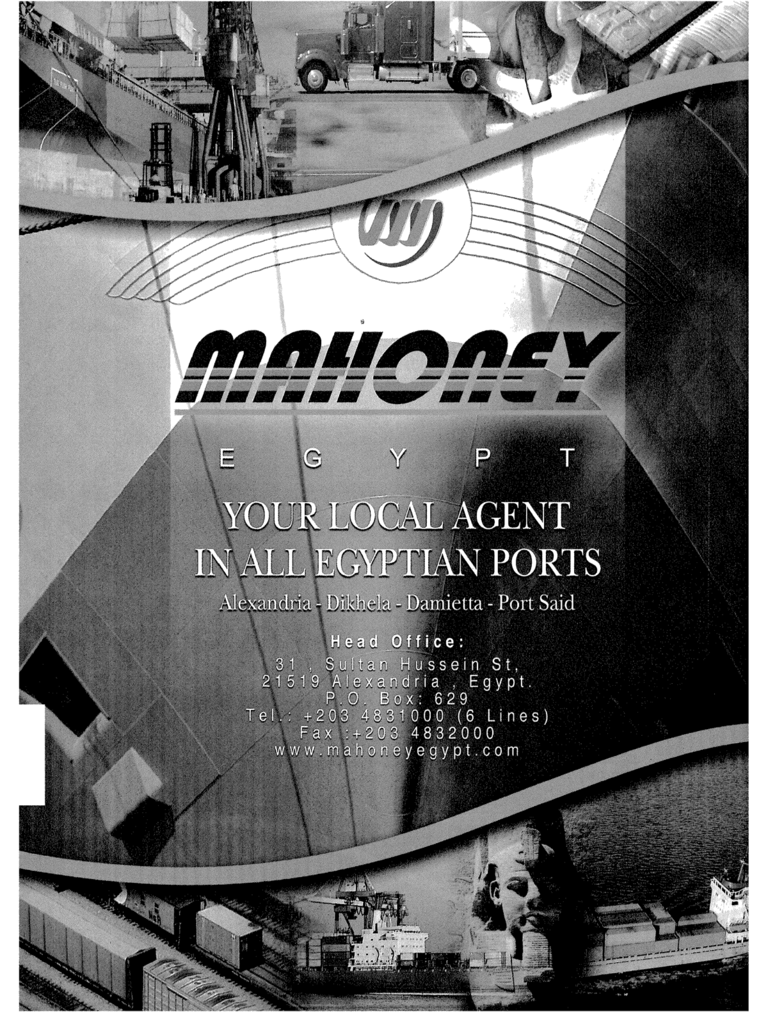
تعد زيارة البعثة الإقتصادية البلجيكية لمصر هى الأولى من نوعها وذلك لبحث سبل التعاون المشترك بين البلدين وخاصتاً الجانب الإقتصادى ورأس البعثة صاحب السمو الملكى الأمير فيليب ولى عهد بلچيكا وصاحب البعثة كلاً من السيد فنسنت فان وزير شئون المؤسسات والتبسيط والسيدة باتريشيا سيزينس والوزيرة الفلمنكية للإقتصاد والمؤسسات والعلم والإبتكار والتجارة الخارجية.

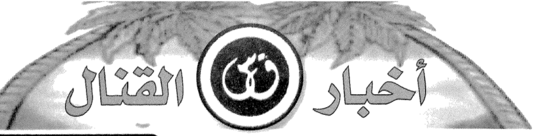


وضم الوفد نحو 100 من رجال الأعمال يمثلون أكثر من 70 شركة وإتحادات صناعية مختلفة وقامت البعثة بزيارة مدينتى القاهرة والإسكندرية وقد أعدت البعثة كلاً من وكالة التجارة الخارجية (www.abh-ace.org) والهيئات الإقليمية لتنشيط الصادرات وهى بروكسيل للتصدير (-www.brussels export.be) ومقرها العاصمة بروكسيل - وفلندر للإستثمار والتجارة (www.flandersinves.tentandtrade.cam)

وتقع فى المنطقة الشمالية - ووكالة والوان للتجارة الخارجية والأستثمار الأجنبى (www.wallonia- export.be) وتقع فى المنطقة الجنوبية - وهذه هى المنظمات الثلاث المسئولة عن إقامة إتصالات بين الشركات المصرية والبلچيكية المشاركة. وبرغم صغر بلچيكا وإرتكازها فى قلب أوروبا إلا إن مؤسستها تقوم على إقتصاد عالى مواكباً للإستثمارات البيئية وتشجيع نقل التكنولوچيا إلى العالم وتبادل أفضل التطبيقات كأهداف رئيسية مع إستخدام الطاقة المتزايدة والحد من إنبعاثات ثانى أكسيد الكربون وتنشيط مصادر الطاقة المتجددة وإدارة المياه ومعالجة النفايات وتظهر هذه الخبرة فى كفاءة إستخدام الطاقة وتنقية الهواء والتربة والبناء المستدام ومن هنا كانت الرؤية الواسعة عن الإقتصاد والتكنولوچيا البلچيكية والعلاقات التجارية التى تتشابك بين بلچيكا وجمهورية مصر العربية . هذا وقد كان فى إستقبال وإستضافة البعثة البلچيكية فى الإسكندرية كلاً من المهندس/ محمد لطفى منصور وزير النقل واللواء توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء الإسكندرية وكثير من القيادات ورجال الأعمال المصريين ورؤساء مجلس إدارة كبرى الشركات وذلك بقاعة المؤتمرات بهيئة ميناء الإسكندرية، وذلك لعرض الرؤى والتعاون المشترك بين البلدين وقد أفتتح اللقاء اللواء/ توفيق أبو جندية معرباً عن ترحيبه وإمتنانه بالأمير فيليب والبعثة البلچيكية ولزيارته لمصر وإلى الإسكندرية وتحدث بعدها المهندس/ محمد منصور موضحاً الدور الفعال والمنتظر ومدى التعاون المثمر بين البلدين مع عرضه لبعض الاقتراحات الإيجابية والفعالة فى مجال النقل مع عرض متكامل لكافة الموانئ وماتقوم به من أدوار إيجابية تخدم كافة الدول الأوروبية وأعلن الوزير إمتنانه لتفقد الأمير لبعض الموانئ مثل ميناء السخنة وبورسعيد وفى إطار التوضيح والعرض المتكامل للإسكندرية وضح الأستاذ إبراهيم أحمد على مترجم اللغة الفرنسية ومدير متحف الميناء شرحاً وافياً لتاريخ ميناء الإسكندرية منذ عصر الإسكندر الأكبر حتى التطورات الحالية وبعدها تم التعاقد والشراكة بين بعض الشركات المصرية والبلچيكية وتم التوقيع بين معهد تدريب الموانئ وبلچيكا وشركة كابو للصوامع والتفريغ مع شركة بيجن أن شيكا غ وبعض الشركات الأخرى وهذا ضمن إطار التنظيم والتعاون المشترك وبعدها تم عرض لبعض الشركات البلچيكية وما ستقوم به من أدوار فعاله داخل مصر.

وبعدها تم تكريم الأمير فيليب وإهداءه هدية تذكارية لزيارته لمصر ومدى تعاونه وبعد الإحتفال ذهبت البعثة فى زيارة إلى مكتبة الإسكندرية وبعض معالم الإسكندرية.


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



الفريق/ فاضل واللواء/ سيف يفتتحان بوابة قناة السويس الشمالية
نصف مليون جنيه لرعاية المرضى بالسويس

أفتتح بحمد الله الفريق/ أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس وبرفقته اللواء/ محمد سيف الدين جلال محافظ السويس، وكوكبة من قيادات هيئة قناة السويس والقيادات التنفيذية والشعبية بمحافظة السويس بوابة السويس الشمالية بمنطقة جنيفة، وذلك بتكلفة 4.340 مليون جنيه، قام بتنفيذ البوابة الشركة البورسعيدية للأعمال الهندسية.



نقابة الأطباء تكرم الفريق فاضل

أقامت نقابة الأطباء بمحافظة السويس برئاسة الدكتور / محمد أبو غطاس - نقيب أطباء السويس إحتفالا لتكريم الفريق/ أحمد فاضل - رئيس الهيئة تقديراً للدعم المستمر لهيئة قناة السويس لمستشفى السويس العام .. حيث أسهمت الوديعة التى سبق أن قدمتها الهيئة لمستشفى السويس العام بمبلغ 5 مليون جنيه فى توفير الإحتياجات الدائمة للمستشفى العام.

جمعية أصدقاء ديليسبس فى ضيافة قناة السويس

إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل بمكتبة بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية وفد جمعية أصدقاء ديليسبس يوم السبت الموافق 19 أبريل برئاسة السيد جيرار مستر ليه رئيس مجلس إدارة شركة السويس بفرنسا ومجموعة من أعضاء الجمعية برفقة مسيو / جون بول كالون، والأمير/ حسين طوسون، والسيد/ فيليب كابرون المسئول عن الأرشيفات التاريخية بالجمعية، كما رافقهم السيد/ أحمد عجيبة قنصل فرنسا ببورسعيد ومستشار البحرية الفرنسية لمنطقة القناة.



أكبر ناقلة غاز تعبر قناة السويس لأول مرة



عبرت قناة السويس يوم الثلاثاء 2008/4/1 ناقلة الغاز الطبيعى المسال القطرية DUHAIL فى أولى رحلاتها التجارية متجهة إلى أسبانيا حاملة 210 ألف متر مكعب من الغاز القطرى، وتعد السفينة أكبر ناقلات الغاز الطبيعى المسال فى العالم.

وهى باكورة أسطول ناقلات الغاز القطرى الحديثة التى يجرى بناؤها حالياً بالترسانات الكورية ، ويبلغ عدد تلك الناقلات 44 ناقلة من بينها 32 ناقلة Q – FLEX سعة 210 ألف متر مكعب و 12 ناقلة Q– MAX سعة 270 ألف متر مكعب مبنية لصالح شركة قطر غاز بهدف نقل الغاز القطرى إلى أوروبا وأمريكا عبر قناة السويس.

بدأت السفينة رحلاتها قادمة من قطر ومتجهة مباشرة إلى أسبانيا عبر قناة السويس - يبلغ طول السفينة 305.57 متراً وعرضها 50 وعمقها 21.92 متراً ، ويبلغ غاطسها 40 قدماً وحمولتها الصافية لقناة السويس 121667 طن.

مليون دولار أعلى عائد شهرى لقناة السويس فى أبريل 2008 449

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر أبريل 2008 إيراداً قدره 449 مليون دولار تعادل 2.43 مليار جنيه مصرى مقابل 365.54 مليون دولار خلال شهر أبريل من العام الماضى بزيادة قدرها 83.4 مليون دولار بنسبة 22.8% .

هذا وقد بلغ إجمالى الإيرادات منذ أول يناير حتى نهاية أبريل 2008 مبلغاً وقدره 1.688 مليار دولار تعادل -,9 مليار جنيه مقابل 1.394 مليار دولار عن نفس الفترة من العام الماضى بزيادة 294 مليون دولار بنسبه 21% .

كما سجل يوم 6 مايو 2008 ثانى أعلى إيراد يومى فى تاريخ القناة - حيث حقق إيراداً بلغ 21.13 مليون دولار تعادل 113 مليون جنيه، وقد كان أعلى إيراد يومى مسجل يوم 24 فبراير 2008 بإجمالى إيرادات 21,4مليون دولار تعادل 117 مليون جنيه .

وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن الأربعة شهور الأولى لعام 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ فى هذه الفترة 6777 سفينة حمولاتها 292,354مليون طن مسجلة زيادة فى أعداد السفن قدرها 313 سفينة بنسبة 4,8 %، وزيادة فى الحمولات تبلغ 28,017 مليون طن بنسبه 10,6% ، وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى 2007 .

وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال الأربعة شهور الأولى من عام 2008 :

* 2681 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 155.087 مليون طن
* 1162 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 47.265مليون طن ،
* 1153 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية36.600 مليون طن ،
* 671 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 6.871 مليون طن ،
* 597 حاملة[صنادل - جرارات متحركة - سيارات] حمولاتها الصافية 28.185 مليون طن
* 166 ناقلة غاز طبيعى حمولاتها الصافية 14.912 مليون طن ،
* 18 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 791 ألف طن .
* 299 سفينة أنوا ع أخرى حمولاتها الصافية 1.689 مليون طن ،

2 - بمقارنه إحصائية الملاحة فى الأربعة شهور الأولى من عام 2008 - بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2007 - نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية :

سفن الحاويات بمقدار 22.478 مليون طن بنسبه - ،17 %
ناقلات الغاز الطبيعى بمقدار 5.579مليون طن بنسبه 59.8%
حاملات السيارات 2.529 مليون طن بنسبه 11.2%
سفن بضائع عامة 599 ألف طن بنسبه 9.6%
حاملات الجرارات بمقدار 180 ألف طن بنسبة 6.4%
سفن أخرى بمقدار 289 ألف طن بنسبه 48.5 %

ميناء السخنة

مشروعات قائمة بميناء السخنة



1 - مشروع تكرير السكر

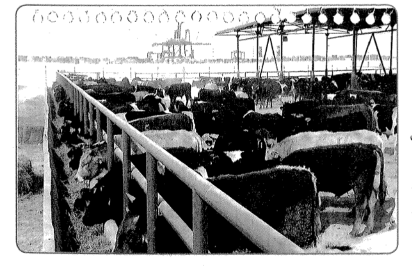
مشاركة مع شركة تيت أندلايل (Tate & Lyle) والرائدة فى هذا المجال وشركة سافولا السعودية.

يتم إستيراد السكر الخام من البرازيل خاصة ودول أخرى. والشكل القانونى للمشروع شركة مساهمة مصرية بنظام المناطق الحرة الخاصة وتبلغ التكاليف الرأسمالية للمشروع حوالى 120 مليون دولار أمريكى وتبلغ القدرة الإنتاجية للمشروع فى مرحلته الأولى 750 ألف طن سنوى ويعمل المصنع 24 ساعة يومياً 350 يوم فى السنة ويمكن زيادة التوسعات إلى مليون طن سنوياً وسيعود المشروع على الدولة مباشرة بالعائد الدولارى من التصدير وكذا تكاليف رأسمالية وتشغيلية منخفضة ومكان قوى فى السوق المحلى والعالمى

2 - شركة لإنتاج الوقود الحيوى BIO DIESEL



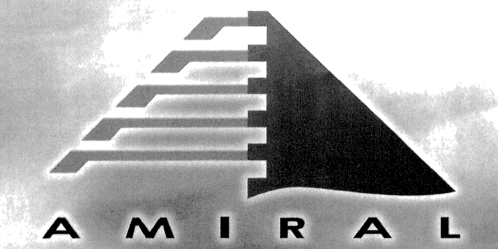
إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 م ^{2} بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث تكنولوجيا ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة

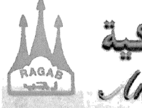


3 - شركة السخنة للثروة الحيوانية

شركة (سخنة بيف)

أحد الأسماء التجارية التى تنتمى إلى شركة السخنة للثروة الحيوانية (مجموعة أميرال) وتتميز لحوم (سخنة بيف) بأنها مضمونة 100% حيث يمكن تتبع مصدرها فى كل مرحلة من مراحل إنتاجها بداية من تغذية الأبقار الحية حتى التغليف النهائى. وتهدف شركة (سخنة بيف) إلى النهوض بمعايير الجودة لتصنيع اللحوم الطازجة فى مصر، كما أنها توفر للسوق المحلى اللحوم المميزة إلى جانب توفير وظائف وخبرة للعمالة المصرية


AMIRAL



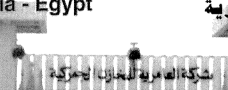



شركة العامرية للمخازن الجمركية

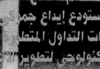
Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية







شركتنا :-

- من أوائل الشركات التى [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركى [illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطو [illegible]
- الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجى لتطوير [illegible] ستمر وا [illegible] العالم.
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



موسوعة
المصطلحات البحرية و التجارية

المستخدمة في مجال :

- النقل البحري
- عقود المشارطة
- عقود التجارة الدولية
- هيئات تسجيل و تصنيف السفن
- التأمين البحري
- غرفة التجارة الدولية و قواعد الانكوترمز

إعداد وتقديم
دكتور ربان
منتصر السكري

لمحة مختصرة عن غرفة التجارة الدولية (I.C.C)

بقلم/ دكتور ريان منتصر السكرى



تعتبر غرفة التجارة الدولية بأنها الصوت الذى يرتفع مدافعا عن قطاع الأعمال العالمى باعتباره عامل قوة للنمو الاقتصادى. ونظرا لتداخل الاقتصاديات الوطنية بشكل وثيق فى هذه الأيام فإن القرارات الحكومية أصبحت ذات أبعاد وعواقب دولية أقوى بكثير مما كانت عليه فى الماضى. وتستجيب غرفة التجارة الدولية كونها المنظمة الوحيدة المعنية حقا بقطاع الأعمال العالمى لهذا التحدى بإصرارها على طرح وجهات نظر قطاع الأعمال والتعبير عنها. وتغطى نشاطات الغرفة نطاقا واسعا يشمل من بين قضايا التحكيم وتسوية النزاعات، والدفاع عن التجارة الحرة واقتصاد السوق، والتنظيم الذاتى لمؤسسات الأعمال، ومحاربة الفساد أو مكافحة الجريمة التجارية. تحتفظ الغرفة بوسائل إتصال مباشرة مع الحكومات المختلفة حول العالم عبر لجانها الوطنية. وتقوم الأمانة العامة للمنظمة من مقرها فى باريس بتزويد الهيئات الحكومية الدولية بوجهات نظر قطاع الأعمال بشأن القضايا التى تؤثر بشكل مباشر فى عمليات التجارة والأعمال.

وضع القواعد والمعايير

الإقبال على التحكيم بموجب قوانين محكمة التحكيم الدولية التابعة للغرفة يتزايد بشكل متصاعد. فمنذ 1999 تلقت المحكمة قضايا جديدة بمعدل يزيد عن500 قضية بالسنة. أصبحت تقاليد وممارسات الاعتمادات المستندية الموحدة (UCP)المعتمدة فى الغرفة هى القواعد التى تطبقها البنوك فى تمويل ما قيمته بلايين الدولارات من التجارة العالمية كل عام. مصطلحات التعاقد الدولية بالغرفة هى التعريفات التجارية الدولية الموحدة التى تستعمل كل يوم فى عدد لا حصر له من آلاف العقود. وتسهل العقود النموذجية من الغرفة عمل الشركات الصغيرة التى لا تستطيع تحمل النفقات العالية للدائرة القانونية. تعتبر الغرفة رائدا فى مبادرات التنظيم الذاتى لأعمال التجارة الالكترونية. ويظهر أثر معايير الغرفة للإعلان والتسويق فى كثير من الحالات على التشريعات الوطنية وعلى قواعد عمل النقابات المهنية.

تعزيز النمو والرفاه

تدعم الغرفة جهود الحكومات لإنجاح جولات المفاوضات التجارية بين الدول حيث تقدم توصيات قطاع الأعمال العالمى منظمة التجارة العالمية. تتحدث الغرفة نيابة عن قطاع الأعمال العالمية عندما تتناول الحكومات مواضيع مثل حقوق الملكية الفكرية وسياسات النقل وقوانين التجارة أو البيئة. تنشر مقالات بأقلام كبار مسئولى الغرفة فى الصحف الرئيسية وتذاع مقابلات إذاعية وتلفزيونية تؤكد جميعها على موقف الغرفة من التجارة والإستثمار والمواضيع التجارية الأخرى. تجتمع رئاسة الغرفة فى كل سنة مع مسئولى الدولة المضيفة لقمة الثمانية الكبار لتقديم مواقف ومداخلات قطاع الأعمال للقمة. تعتبر الغرفة الشريك الاقتصادى الرئيسى للأمم المتحدة ووكالاتها المختلفة.



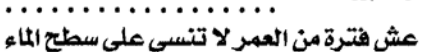
منوعات فرنسية بـ عربية

شركة ECM تقدم جهاز الأشعة بالموجات فوق الصوتية الجديد IMAGYNE

تعد شركة ECM الفرنسية شركة متخصصة فى إنتاج أجهزة الإيكو (الأشعة بالموجات فوق الصوتية) منذ أكثر من عشرين عاماً. وقد توصلت إلى إنتاج جهاز أشعة جديد فائق التطور ألا وهو جهاز IMAGYNE . ففى إطار تصميمه وفقاً لأحدث التكنولوجيات التى تم تطبيقها فى المجال الطبى، يوفر جهاز IMAGYNE للأطباء إمكانية إجراء تشخيص سريع وفعال.

ومن خلال حجم خارجى صغير مع تصميم رائع يتمتع جهاز IMAGYNE بجميع خواص أجهزة الأشعة بالموجات فوق الصوتية عالية المستوى (Post Processing، CFM ، PW، 4D ، Zoom ... ألخ) أما بالنسبة لوحدة الموائمة الخاصة بالمستخدم فهى تثير الدهشة لكونها سهلة الإستخدام وبديهية. ومن ثم فهى تتيح للمستخدم سرعة التعرف على مختلف الخواص المتعددة المقدمة من خلال جهاز IMAGYNE .

وفى إطار سهولة إستخدام وكفاءة عالية، يوفر جهاز الأشعة الجديد IMAGYNE جودة صور فريدة من نوعها، ونتيجة تعدد الإمكانات وبفضل خيارات متنوعة للمجسمات(Linear ، Endo-vaginal ، micro-convex ، convex، و Phased array) يقوم جهاز IMAGYNE بخدمة العديد من التطبيقات الإكلينيكية مثل أمراض النساء والتوليد ، الأمراض الباطنية ، الأوعية الدموية، الصدر ، البروستاتا.



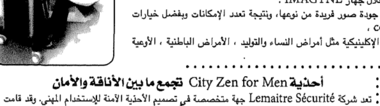
عش فترة من العمر لا تنسى على سطح الماء

لقد صممت شركة H20 DEVELOPMENT مجموعة من الأرصفة القائمة الزجاجية ذات الأرضية الشفافة تماماً المضاءة ليلاً. وسوف يعرض هذا الإبتكار الضخم الذى يحافظ على البيئة فى صالون Hotel Show2008 دبى.

مع الإهتمام المتزايد لشواطئ البحر والارتفاع المتفاقم فى عدد المسابح والأنشطة البحرية، أصبحت الحاجة ملحة لتطوير وتهذيب الأرصفة العائمة التقليدية.

إن ابتكارات H20 DEVELOPMENT حولت الأرصفة العائمة إلى ديكور فريد من نوعه ليخلق لك جو رائعاً وأنت على سطح الماء محافظة على احترام البيئة والمحيط وتماشياً مع معايير السلامة.

أن هذه الأرصفة العائمة الزجاجية المزخرفة بأجود المعادن كالفولاذ الصلب والبلور المورق المسقى والخشب الدخيل كالايبى والمركب تجعلك تحس بفضل هذه الشفافية وكأنك تمشى على سطح الماء.



أحذية City Zen for Men تجمع ما بين الأناقة والأمان

تعد شركة Lemaitre Sécurité جهة متخصصة فى تصميم الأحذية الأمنة للإستخدام المهنى. وقد قامت بطرح سلسلة جديدة من الأحذية ذات مظهر معاصر جداً وهى سلسلة City Zen for Men . فمن خلال كونها خالية من الصلب مع وزن خفيف وتصميم أنيق وأمان تام، فإنها تسمح بإزالة العوائق أمام ارتداء أحذية الأمان فى الأماكن التى يعد ارتدائها أمراً إجبارياً ولكن التى تتطلب فى نفس الوقت نوعاً من الأناقة. ومن ثم تتمتع موديلات سلسلة City Zen for Men بمبدأ الـ AMS Concept (نظام غير ممغنط أو الـ Magnetic System A) فى إطار كونها خالية تماماً من أى معادن ومن أى ممغنطة.



هذا وتوفر السلسلة الجديدة الكثير من المميزات للمستخدمين .

فنجد أن هذه الأحذية:

- لا تتأثر بالتغيرات الحرارية والأنتقال الحرارى.
- لا تحدث إنذار عند المرور بالبوابات الأمنية فى المطارات.
- تتمتع براحة لا مثيل لها.
- تتميز بوزن خفيف بدون أى تنازلات بالنسبة للشروط الأمنية.

معرض SOMMET DE L'ELEVAGE يشهد أوج النمو الدولى



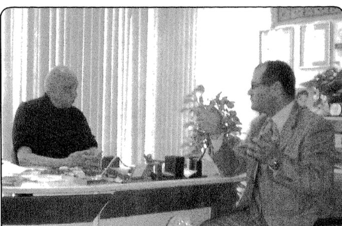
يعد معرض SOMMET DE L'ELEVAGE الملتقى الأوروبى الأول للمتخصصين فى مجال تربية الماشية وهو أيضاً أحد المعارض الدولية الرئيسية المتخصصة فى الإنتاج الحيوانى. ففى الفترة من 4-2 أكتوبر 2008 سيقوم هذا المعرض بإستقبال 1100 جهة عرض و 75.000 زائر متخصص من بينهم 2000 زائر دولى من ستين دولة وذلك على مساحة عرض تبلغ 150.000 متر ^{2} بمنطقة Clermont Ferrand (بفرنسا). وفى دورته السابعة عشر، ستكون رومانيا هى ضيف الشرف. وكل عام يقوم معرض SOMMET بجذب أكبر للجمهور الدولى من خلال مشاركة هذا العام لـ 350 جهة عرض أجنبية من ثلاثين دولة وهم يمثلون جميع قطاعات تربية الماشية.

ومن خلال تواجده بقلب منطقة الـMassif Central التى تمثل أكبر منطقة أوروبية لتربية الأبقار المخصصة لإنتاج اللحوم ، يعد معرض SOMMET DE L'ELEVAGE ملتقى ومنتدى للأعمال حيث يخصص قسم رئيسى لعرض الحيوانات . إذ سيتم عرض أكثر من 1800 حيوان يتمتع بمواصفات جينية هامة (1100 من الأبقار من 22 سلالة فرنسية وأوروبية و 400 من الأغنام من 26 سلالة و 300 من الخيول من 16 سلالة).



فى حوار صريح لنشأت الديهى مع العالم المصرى

الدكتور / محمد غنيم



عندما ذهب عميد الأدب العربى الدكتور طه حسين لزيارة مشروع مديرية التحرير فى مطلع الستينات من القرن الماضى قال عبارة شهيرة لا تزال محفورة هناك على أحد الجداريات ...) إلى الذين لا يعملون ويسيئهم أن يعمل غيرهم .. أهدى إليهم هذه الجنة فى الصحراء) تذكرت هذه العبارة الخالدة وأنا أتفقد ذلك المركز العملاق (مركز غنيم للكلى والمسالك البولية بالمنصورة) هذا المركز الذى يبرهن على أن الإنسان المصرى لديه كوامن إيجابية مبعثها ذلك الموروث الحضارى للإنسان المصرى الذى يعمل ويبدع ويتفوق حينما تكون البيئة صالحة ومناسبة للعمل ويكون هناك رائد وقائد يملك إرادة وعزيمة ويتحلى بالصبر والإخلاص ،قد رأيت مستويات عالية لبيئة العمل الطبى والصحى حيث النظافة والنظام والإلتزام والرقي ناهيك عن المستوى العالمى للعملية الطبية على كافة المستويات، بسهولة شديدة لمحت تعاونا وحبا وثقة بين الجميع ، لقد رأيت مستوى لم أره فى أعرق المستشفيات العالمية، وكان العالم الجليل محمد غنيم هو القاسم المشترك فى كل شئ رائع وجميل وكان هو البطل الأول لكل قصة نجاح شهدها هذا المركز العالمى ، تذكرت مقولة عميد الأدب العربى واستعرتها وقلت "إلى الذين يعيشون فى غياهب الماضى ويرفضون أن يطرقوا أبواب المستقبل .. أهدى إليهم هذا العمل العظيم " وصلت قبل موعدى بحوالى عشر دقائق استقبلتنى السكرتيرة وانتظرت قليلا حتى أذن لى الدكتور غنيم بالدخول وبدأنا هذا الحوار

كيف ينظر العالم المصرى الجليل محمد غنيم إلى مستقبل مصر وكيف تحدث الانطلاقة نحو هذا المستقبل المأمول ؟

بداءة .. مصر تعيش حالة إنحسار حضارى شامل ، وأهم مظاهر هذا الإنحسار هو إنتشار الأمية والفساد على نطاق واسع وكذلك البطء الشديد فى التنمية البشرية والإقتصادية ، ويؤكد ذلك تقرير التنمية البشرية لعام 2005 حيث يوضح التقرير أن 34% من المصريين لا يعرفون القراءة والكتابة !! وتزداد هذه النسبة لدى النساء زيادة ملحوظة، بالرغم أن تعريف الأمية فى القرن الواحد والعشرين مخالف لما هو معروف بعدم الإلمام بالقراءة والكتابة فقط بيد أن هناك تعاريف أرقى للأمية تجعل من الذين لا يستخدمون الحواسب الآلية أميين !

وهناك زيادة مطردة للنمو السكانى لا يقابلها زيادة فى الإنتاج الزراعى والصناعى وخاصة الإنتاج الزراعى حيث أننا نقوم بإستيراد ما يصل إلى 60% من إحتياجاتنا الغذائية

أما التعليم فهو مصاب فى جميع مراحله بعدة أمراض جسيمة .. إن التعليم المصرى عبارة عن عدة أنماط متباينة فهناك التعليم الحكومى و التعليم الخاص والتعليم الدينى والتعليم الأجنبى ..هذه الأنماط تولد أجيال متنافرة ليس لديهم قاعدة ثقافية مشتركة

إذا تحدثنا عن التعليم الحكومى العام وهو يستوعب 15 مليون طالب بمعنى أنه يمثل مستقبل الأمة حاليا فإن الإنفاق على هذا القطاع حوالى 21مليار جنية أى أن نصيب الفرد حوالى 1250جنيه بما يعادل حوالى 200 دولار سنويا، بينما أن الفرد المماثل فى إسرائيل فى التعليم قبل الجامعى يكلف الدولة اليهودية 1500 دولار، أما التعليم الجامعى فهو فى حالة تقهقر بسبب الزيادة الرهيبة فى أعداد الطلاب المقبولين فى هذه المرحلة التعليمية هذه الزيادة ناتجة عما نستطيع أن نسميه السياسة الإسترضائية للجميع، ونلاحظ أن الحلول التى أتخذت لحل هذه المشكلة هي حلول خاطئة تماما فمثلا هذه هي نماذج للحلول الكارثية :ـ

1 – التوسع فى إنشاء كليات وجامعات جديدة دون الإعداد الجيد لها
2 – زيادة القدرة الإستيعابية للجامعات القائمة بالفعل
3 – التوسع فى إنشاء الجامعات الخاصة

هنا سألت الدكتور غنيم .. لماذا تعتقد أن التوسع فى الجامعات الخاصة كارثة ؟؟ فقال لى الرجل سأوضح لك ذلك فيما بعد

4 – إنشاء نمط جديد فى التعليم الجامعى الحكومى وهو ما يعرف بالتعليم المميز مثل التجارة الإنجليزية أو الحقوق الفرنسية وهكذا

هنا قال الدكتور غنيم سأوضح لك لماذا أرى أن الجامعات الخاصة كارثة وطنية تعليمية غاية فى الخطورة ..

لا يوجد فى الشرق أو الغرب وفى أغنى الدول الرأسمالية ما يعرف بالتعليم الجامعى الخاص !! هناك ما يعرف بالتعليم الجامعى الأهلى غير الحكومى الذى لا يهدف إلى الربح أكرر لا يهدف إلى الربح وإذا كانت هناك فوائض مالية يعاد ضخها إلى نفس المؤسسة فى صورة تطوير وتحديث وإجراء المزيد من الأبحاث العلمية وإقامة المعامل وتجهيزها، أما النمط الموجود فى مصر ودول الخليج فهو بالفعل شئ غريب جداً، فتلك الجامعات تهدف إلى الربح وترتيبا على ذلك – على استهداف تلك الجامعات للربح - لا تقوم تلك الجامعات بإبتعاث مبعوثين إلى الخارج لأن تلك الجامعات لا تقوم بمهمة أساسية للتعليم الجامعى وهى البحث العلمى، ثم أتسائل من يقوم بالتدريس فى تلك الجامعات الخاصة بما فيها الجامعة الأمريكية ذاتها ؟ بالتأكيد هم نفس أساتذة الجامعات الحكومية أى أنه استنزاف لموارد الدولة من هؤلاء الأساتذة لأن الحاصل على الدكتوراه فى مصر من الخارج يكلف دافع الضرائب ما بين مليون ومليون ونصف جنيه، هذه هى أهم مظاهر الإنحسار الحضارى فى مصر

قلت للدكتور غنيم هذه هى الأمراض وهذا هو التشخيص والتوصيف إذن ما هو الحل ؟ ما هى الروشتة وما هو العلاج ؟

الروشتة والعلاج والحل يكمن فى أربع نقاط أساسية :ـ

* تغيير الدستور وليس تعديله
* إعادة سطوة القانون على الكبير قبل الصغير
* تغيير الخطاب السياسى والدينى حيث أن الأول سياسة استرضائية وردود أفعال ليس إلا والثانى لابد أن يكون تنويرى إننا بحاجة إلى محمد عبده جديد ومحمد رشيد رضا جديد

الأولوية الأولي والإستراتيجية العليا والإستثمار الأول الذى لا يسبقه أو يعلوه أى شئ هو الإستثمار فى التعليم بجميع مراحله متوازيا مع البحث العلمى

وسأقوم بشرح مختصر من وجهة نظري لكل نقطة من النقاط التى أوردتها كما يلي :

أولا : لماذا أطالب بتغيير شامل للدستور؟

– لأن الدستور الحالى قائم على أفكار لا يعمل تحت لوائها النظام الإقتصادى والإجتماعى السائد حاليا فمثلا نظام الـ50% عمال وفلاحين ماذا يعنى هذا النظام الآن ؟ أعتقد أنه لا يعنى شيئا حتى فى النمط الإشتراكى ذاته ويتناقض كذلك مع مبدأ المواطنة، فمبدأ المواطنة لا يميز بين المواطنين لا من حيث الدين ولا من حيث الجنس ولا من حيث اللون ولا من حيث المستوى الإجتماعى أو الوظيفى أو غيره

– تناقض المادة الثانية من الدستور مع المادة الرابعة .. فكيف تنص المادة الثانية على أن الشريعة الإسلامية هى المصدر الأساسى للتشريع وتأتي المادة الرابعة لتحظر إقامة أحزاب علي أساس دينى .. ما هذا التناقض الغريب ؟

هذه الإشكالية قام بحلها الفقيه الدستورى العظيم عبد الرازق السنهورى منذ عام 1954 ببساطة شديدة حيث قال أن التشريعات والدساتير تصاغ بما لا يتعارض مع الشريعة الإسلامية أوعلى ألا تتعارض مع الشريعة الإسلامية ودون الدخول فى تفاصيل فقهية فإن الحدود والمواريث وبعض القضايا التوقيفية تختلف جذريا عن قضايا التعليم والصحة والزراعة والرى والدورة الزراعية والأرز والقطن والإنتخابات والبحث العلمى فهى قضايا تتسع للعديد من الرؤى والأراء والإتفاق والإختلاف وفى رأيى ليس لها مرجعيات دينية محددة (أنتم أدرى بشؤون دنياكم)

وقد أوضح ذلك فى دراسة رائعة الدكتور إبراهيم شحاته فى كتابه

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

(وصيتى إلى بلادى) وكانت الدراسة تدور حول الإجابة عن سؤالين .. الأول لماذا نريد أن نغير الدستور .. الثانى كيف نغير الدستور وذلك لنضمن الدولة المدنية وتداول السلطة والتعددية وحقوق المواطنة والحريات بشكلها السلبى أو الإيجابى

ثانيا: إعادة هيبة القانون على الكبير قبل الصغير فقد تعود المصريون على إنتهاك القانون إبتداءاً بقانون المرور وإنتهاءاً بقانون الضرائب

وفى العادة لا يسرى القانون إلا على مخالفات الصغير ، فمن المهم جدا أن يكون القانون معه آلية لتنفيذه وهنا يجب أن ننوه على أن وزارة الداخلية يجب أن تعود لمهمتها الأصلية وهى أمن المواطن والأمن العام بدلا من التركيز على الأمن السياسى وأمن النظام وبدلاً من ترك الفساد ينهش فى جسد هذا الوطن فمن سرقة الأراضى وسرقة المال العام وإنتشار الرشاوى والمحسوبية إلى سرقة الأحلام والطموحات لهذا الشعب .. من يحمي الوطن من هؤلاء ؟؟ إذن لا مفر من عودة سيادة القانون على الجميع مرة أخرى

ثالثا: تغيير الخطاب الدينى والسياسى

لا مفر من تغيير الخطاب الديني والسياسى معا فالخطاب الدينى الحالى سواء على المستوى الرسمى أو غيره غير مناسب تماما لمواجهة التحديات الرهيبة التى تواجه الأمة وكما قلت من قبل نحن بحاجة إلى مجددين من أمثال الإمام محمد عبده والإمام محمد رشيد رضا، وبالنسبة للخطاب السياسى فيجب أن يتماشى مع التطورات الحاصلة في المجتمع حيث لا يصح أن يكون الساسة فى واد والشعب فى واد آخر ولغة التواصل غير موجودة تماما

رابعا: التعليم والبحث العلمى

أولا التعليم الأساسى واجب على الدولة وهو حق من الحقوق الذى يجب أن يكفلها الدستور للجميع، ويجب أن يكون التعليم الأساسي متميزاً بثلاثة عناصر أن يكون (مجانياً) و (إلزاميا) و (جيدا)، التعليم الأساسى الذى يستغرق إثنى عشر عاماً وليس تسعة أعوام، فالقرن الواحد والعشرين به من المعارف والمهارات التى يجب أن يتعلمها الجميع فى هذه السن

وحتى نحصل علي تعليم جيد فلابد أن نلتزم بالآتى :

- لا يزيد عدد التلاميذ فى الفصل عن 30 طالب
- أن يكون هناك معلما مؤهلا ذو أجر مرتفع
- إعادة صياغة المناهج بما يتوائم مع متطلبات القرن الحادى والعشرين
- إعادة صياغة الكتاب المدرسي ليصبح كتاباً معلماً وهو الكتاب الذى يستطيع الطالب أن يتعامل معه بمفرده وبمساعدة محدودة من المعلم .

وما ينفق علي التعليم الاساسى اليوم فى حدود واحد وعشرين مليار جنيه سنوياً، والبرنامج الذى ذكرته أنفا يكلف الدولة ما بين 40 إلى 45 مليار جنيه سنوياً ، معنى ذلك أن الفارق بين ما ينفق على التعليم الأساسى بوضعه الحالى يقل عن الـ؟ مطلوب بحوالى عشرين مليار جنيه سنوياً ، والسؤال من أين لنا أن نوفر هذه الأموال ؟

* أقول لك نستطيع أن نوفرها بترشيد دعم الطاقة و الغاز الذي يوجه إلى مصانع الحديد والأسمنت، حيث أن هذه المصانع تستهلك طاقة مدعمة وتستخدم عمالة رخيصة وتتمتع بإعفاءات وتسهيلات جمركية وضريبية عديدة وتضخ استثمارات مالية يتم تمويلها من القروض المكشوفة وبعد كل ذلك يقوم هؤلاء الأباطرة الجدد ببيع منتجاتهم بالأسعار العالمية !!!

* أقول لك نستطيع أن نوفرها بإلغاء العمولات وحلقات الوسطاء فى عمليات إستيراد وتوريد الدقيق فالوسطاء من بداية الوسيط الكبير وحتى المخبز يضيع على هذا الوطن تسربات تقدر بثلاثة ملايين جنيه سنوياً.

* أقول لك نستطيع أن نوفرها بإلغاء نظام الحصص الإستيرادية خاصة للسلع الغذائية الأساسية مثل الزيوت والحبوب والسكر حيث أن ذلك النظام هو الباب الملكى للفساد.

* أقول لك نستطيع أن نوفرها من خلال إحكام النظام الضريبى على الجميع وإزالة التشوهات الموجودة بالنظام الضريبى فمثلاً لو أن راتبك الشهرى 5000جنيه مصرى فإنك ستكون فى نفس الشريحة الضريبية للمهندس أحمد عز ونجيب ساويرس !!

هذه إجابتى على سؤالك .. من أين نأتى بمبلغ العشرين مليار جنيه المطلوبة لمضاعفة مخصصات التعليم الأساسى، وهنا يجب أن نوضح ضرورة أن يتمتع الطالب فى نهايات مرحلة التعليم العام بمجموعة المهارات الأساسية مثل إستخدام الحاسب الآلى والتحدث بالإنجليزية حتى يستطيع أن يجد له مكانا له فى سوق العمل بالإضافة إلى ضرورة إعادة (نظام التعليم الفنى المهنى) والأساسى وهذا النظام لا يحتاج إلى تجهيزات أو أدوات لأنه ببساطة يجب أن يتم في المؤسسات الصناعية المختلفة، كما يجب الإهتمام بالتعليم الفنى العالى وهذا النظام انتهى تماما فى مصر

أما التعليم الجامعي فيجب أن يكون تعليما مميزاً يمكن أن نطلق عليه تعليم الصفوة ويجب أن يكون الطالب الذى يلتحق بهذه النوعية من التعليم خلاقا ومبدعا فطالب الهندسة يجب أن يؤهل لكى يكون مبدعا ومبتكرا ودارس الصيدلة لابد وأن أجهزه ليكون فى المعمل ومراكز البحوث والصناعات الدوائية لا أن يقف فى صيدلية ليقوم بعملية بيع أدوية وفقط، ودارس الطب كذلك.. كل هؤلاء

يجب أن يؤهلوا في البداية بدراسة علمية تمهيدية لمدة لا تقل عن أربع سنوات وهناك نظامين للتعليم الجامعى :-

- النظام الأوربى الإنجليزى يجب أن يقضى الطالب عامين على الأقل للحصول على شهادة البكالوريا العالمية بعد إنتهائه من التعليم العام أوالعالى العادى

النظام الأمريكى هناك تعليم جامعى عام فى العلوم الوضعية مع بعض الدراسات الإنسانية وهناك تعليم جامعى عام فى العلوم الإنسانية مع بعض العلوم الوضعية وينتهى كلا النظامين بالحصول على درجة البكالريوس وبعد هذا يكون هناك مرحلة أخرى أكثر تميزا للنوابغ وهو التعليم الجامعى (المتخصص) وليس الخاص

وهنا أتساءل هل تستقيم الأمور فى مصر بطريقة سليمة؟ هل من الصواب أن يصبح خريج الحقوق فى الجامعات المصرية الذى درس بعد الثانوية العامة أربعة سنوات وكيلا للنيابة وهو لا يجيد اللغة العربية قراءة أو كتابة ؟. لابد من تأهيل هؤلاء تأهيل علمي بعد ما يعرف مصريا بدرجات الليسانس أو البكالريوس من خلال برامج الدراسات المتخصصة وليست الخاصة، فطلاب الطب والهندسة والأسنان والصيدلة لابد مثلا أن يحصلوا على بكالريوس علوم أولا ثم يلتحقوا بعد ذلك بوحدة التعليم المتخصص

وأقولها بصراحة النظام التعليمى الجامعى فى مصر يقتل الإبداع ويميت العقول الخلاقة وهذا لا يناسب عصر النهضة المأمول، وطلاب التعليم الجامعى غير طلاب التعليم العام .. فيما يختص بمصاريف الدراسة فالنابغون يجب أن يعطوا منحا مجانية ولك أن تعرف أن هناك فارقا بين المنح المجانية والتعليم المجانى ، فأنت تقول للطالب لا تدفع مصروفات للعملية التعليمية وأعتقد أن هذا لا يكفى حيث أن مصروفات الطالب من مأكل ومشرب وملبس لابد وأن تكون مجانية كذلك فلابد أن تكون هناك منحا مجانية للنابغين فقط ، كما يجب أن تساهم المؤسسات والهيئات التى تستفيد من هؤلاء الخريجين مثل القوات المسلحة مثلا ، أو يتم تقديم سلفة حسنة من البنوك تسدد كنسبة من المرتب بعد الدخول إلى سوق العمل ..

وأخيراً يشارك والد الطالب إن كان لديه قدرة مالية فى مساعدة نجله شرط أن يكون نابغاً . وهناك شروط للمنح الحكومية المجانية بالإضافة إلى النبوغ وهو أن يكون الطالب قد تعلم فى جميع مراحل تعليمه فى مدارس حكومية عامة

التعليم الجامعى خطوة هامة للتنمية البشرية والإجتماعية والإقتصادية فهو البوتقة التي يخرج منها المعلم، وهو الذي يساعد نشر ونقل المعارف توطئة للبحث العلمى الذى يعد هو الباب الملكى للتنمية الشاملة فى مصر!! وهنا نلاحظ أن استعانتنا بالخبراء الأجانب سواء فى الزراعة أو الصناعة أو الطب أو الإدارة يعنى أننا مازلنا نفتقد إلى المعارف والعلوم الأساسية للتنمية، ومصر تدفع من الناتج الإجمالى نسبة أثنين من عشرة فى المائة أما فى إسرائيل فالنسبة حوالى 4% إلى 5.4 % علي البحث العلمى، السؤال هل هذا له مردود ؟ أولا تقييم تأثير البحث العلمى على مجمل برامج التنمية الإقتصادية والإجتماعية.

وهنا سأتحدث عن النشر العلمى حيث أن نصيب إسرائيل من النشر العالمي 7% أما نصيب البلدان العربية مجتمعة فهو 4%

عدد علامات براءات الاختراع فى الشهر العقارى بنيويورك فى عام 98 كانت إسرائيل مساهمة 224 أما العرب مجتمعون فساهموا بعدد 24

وتقوم إسرائيل بتصدير ما يعادل 6 مليار $ تكنولوجيا فائقة السرعة وهناك إحدى المجلات العلمية الهامة نشرت مقالا غاية فى الأهمية بعنوان (كيف تحولت إسرائيل من دولة مصدرة للموالح إلى دولة مصدرة للتكنولوجيا المتقدمة) فبعد تفكك وتحلل الإتحاد السوفيتيى السابق قامت إسرائيل باستقدام عشرة آلاف عالم من الجمهوريات السوفيتية المتحللة وكلفها كل عالم من هؤلاء ثمن تذكرة السفر ليس إلا، ومن المعلوم أيضا أن النهضة التكنولوجية الإيرانية قامت على عاتق علماء الجمهوريات الإسلامية المنفرطة على عقد الإتحاد السوفيتى

أما تأثير انهيار الإتحاد السوفيتى وتفككه فقد أثر بالفعل على مصر حيث استطاع سمير صبرى استقدام راقصات روسيات إلى مصر !

وبالنظر إلى تحليل أرقام الصادرات مقارنة بين مصر وإسرائيل

أولا : المواد الأولية :

نجد أن إسرائيل تقوم بتصدير 7% مواد أولية من إجمالى صادراتها أما مصر فتقوم بتصدير ما يعادل 63 % ،

ثانيا : الصناعات الخفيفة :

تقوم مصر بتصدير 31% وإسرائيل تقوم بتصدير 93%

ثالثا: الصناعات الفنية :

تقوم إسرائيل بتصدير 18% أما مصر فلم تصدر أى شئ من الصناعات التكنولوجية على الإطلاق

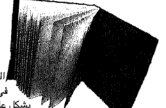
سألت الدكتور محمد غنيم عن التحديات التى تواجه مصر خلال العشرين سنة القادمة ؟ وكيف نواجه تلك التحديات ؟

يقول الدكتور غنيم أن أهم التحديات التى تواجه مصر الآن :-

النمو السكاني الذى قارب على الإنفجار

البطء الشديد فى مسيرة التنمية مما يجعلنا نتقهقر مقارنة بما يجرى فى العالم من حولنا، فهناك علوم تطبيقية ليس لنا علاقة بها من الأساس، لابد من العمل وبأقصى درجة حتى نحافظ على أنفسنا داخل مربع دول العالم الثالث فالوضع الراهن لو استمر على ذلك سنتقهقر لاشك إلى الوراء

إذا افترضنا وجود (مرصداً إجتماعياً) علي غرار مرصد الزلازل .. كيف يرصد الدكتور



بقية المنشور فى الصفحة السابقة

غنيم التغيرات التى طرأت على المجتمع المصرى سواء تلك التغيرات التى تصب فى خانة الإيجابية أو تلك التى تصب فى خانة السلبية ؟؟

بشكل عام فإن الوضع السياسى الإقتصادى الراهن والناجم عن سياسات إقتصادية حيث أصبح هناك استقطاب فى المجتمع فالشريحة الصغيرة تمتلك ثروات ضخمة والغالبية العظمى تعانى من الفقر والعوز وتعيش على الدعم إنحسار وتآكل الطبقة الوسطي حيث أن شريحة صغيرة هى التى تصعد إلى أعلى أما الغالبية العظمى تعانى الفقر والأزمات

انهيار وتراجع الخدمات الأساسية فى التعليم والصحة، وأنا هنا أخشى على البلد من الصراع الحتمى والذى سيتولد عنه أحد السيناريوهات التالية : -

- فوضى عارمة
- إنقلاب عسكرى مباشر أو غير مباشر
- وصول الإسلام السياسى كبديل

سألت الدكتور محمد غنيم عن التيار الذي ينتمى إليه ويرى الخلاص بين ثناياه ...

أنا ليبرالى يسارى معاصر (الليبرالية اليسارية المعاصرة) الليبرالى الذى يؤمن بالمواطنة وتداول السلطة والتعددية والدولة المدنية

اليسارى المعاصر هى الدولة الإجتماعية

قلت له هذا التيار جديد يا دكتور ..

قال أبدا إنه موجود فى ألمانيا والدول الاسكندنافية

قلت له أقصد أنه جديد فى مصر ..

قال بالفعل العالم كله يسير على الإقتصاد الحر حيث يجب أن تكون للدولة أنياب لخدمة العدالة الإجتماعية من خلال

- نظام ضريبي محكم - نظام بنكى محكم - بورصة محكمة - قوانين صارمة ضد الإحتكار

كل ذلك سينعكس على التعليم والصحة والتأمين ضد البطالة والمعاشات والتأمينات الإجتماعية

قلت للدكتور غنيم لماذا يشعر المرء أن التشاؤم أصبح شعورا رسميا فى هذا الوطن ؟

الواقع يدعو إلى التشاؤم لكن هناك بارقة من الأمل فى التغيير وهذا التغيير رغم صعوبته ليس مستحيلا، نحن فى حاجة إلى برنامج سياسى قومى أو خطة قومية أو أمل قومى يلتف حوله جميع المصريين وأعتقد أن التعليم والبحث العلمى هما الخيار الوحيد أمامنا جميعا كمصريين لابد أن يصبح إصلاح التعليم هدفاً قومياً يلتف حوله الجميع ، ولابد أن يستقر فى وجدان الحاكم والمحكومين الأهمية القصوى لهذه القضية الوطنية.

دكتور غنيم كيف ترى الخريطة الصحية فى مصر الآن ؟؟

يقول الدكتور غنيم .. الخريطة الصحية تقرأ منها أن من يمتلك أموالا يستطيع أن يحصل على العلاج .. أما المسحوقين فيجدوا الأمرين فى الحصول على الدواء والعلاج

وهناك ملاحظة خطيرة وهى الإهمال الشديد فيما يسمى الطب الوقائى الذى يجب أن يكون الشغل الشاغل لوزارة الصحة الآن.

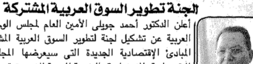


الإستعداد لفيضان النيل



أخطرت مراكز الرصد المصرية - المنتشرة على منابع النيل - وزارة الموارد المائية والرى بأن موسم فيضان النيل هذا العام سيأتى مبكراً نتيجة سقوط الأمطار على الهضبة الأثيوبية، كما أنه سيكون بشكل أعلى من المعتاد، ولذا فقد أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى استعداد جميع قطاعات مياه النيل ومراكز الرصد المصرية فى دول منابع النهر لاستقبال الفيضان هذا العام، كما أن الوزارة تطبق خطة لإدارة مخاطر الفيضان عن طريق تشغيل مشروع المراقبة والإنذار المبكر، ودعم مراكز التنبوء بمصر والسودان وأثيوبيا بهدف التحقق من آثار الفيضان على دول حوض النيل الشرقى.

لجنة تطوير السوق العربية المشتركة



أعلن الدكتور أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية عن تشكيل لجنة لتطوير السوق العربية المشتركة فى ضوء المبادئ الإقتصادية الجديدة التى سيعرضها المجلس على القمة الإقتصادية والإجتماعية والتنموية العربية التى ستعقد خلال شهر يناير القادم بالكويت، ويأتى ذلك بعدما طالبت مصر بوضع ضوابط محددة لإنضمام الإتحادات العربية النوعية المتخصصة تحت مظلة مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

شبكة المعلومات البرلمانية الأفريقية

قام المركز العالمى لتكنولوجيا المعلومات بتنظيم الإجتماعات التى عقدت بمجلس الشعب برئاسة الدكتور فتحى سرور حيث تم من خلالها وضع الخطوط النهائية للتوصل إلى رأى عام حول شبكة المعلومات البرلمانية الأفريقية، وقد صرح محمد أبو العينين رئيس لجنة الصناعة بالمجلس ورئيس الجلسة الختامية بأن مناقشة ميثاق إنشاء الشبكة حازت تأييد ممثلى البرلمانات الأفريقية، وتم تحديد ستة أشهر لتصديق البرلمانات عليها

أكبر مؤتمر تجمع دولى لحقوق الإنسان

تستضيف مصر فى ديسمبر القادم - تحت رعاية الرئيس حسنى مبارك ، أكبر مؤتمر تجمع دولى لحقوق الإنسان، وقد صرح الدكتور بطرس غالى رئيس المجلس القومى لحقوق الإنسان بأن المؤتمر سيناقش قضايا تعزيز الحقوق والحريات، ودور المنظمات الأهلية فى الدفاع عنها، وتعزيز مكانة المرأة.

تأكيد العلاقات المصرية الإيطالية

تمت فى إيطاليا بحضور الرئيس حسنى مبارك وسيلفيو برلسكونى رئيس الوزراء الإيطالى مراسم التوقيع على إتفاقيات تأكيد العلاقات المتميزة بين البلدين حيث:

* وقع أحمد أبو الغيط وزير الخارجية ونظيره الإيطالى فرانكو فراتينى على مذكرة تفاهم حول عمل مشاركة إستراتيجية معززة بهدف رفع مستوى العلاقات وذلك عن طريق عقد قمم سنوية بالتبادل بين البلدين، وإعلان عام 2009 عام إيطالى مصرى للتعاون العلمى والتكنولوجى.

ووقع أبو الغيط أيضاً مع والتيرومايتولى وزير البنية التحتية والنقل فى إيطاليا على إتفاقية فى مجال النقل البحرى والسكك الحديد.

* وقع فاروق حسنى وزير الثقافة مع نظيره الإيطالى ساندرو بوندى مذكرة تفاهم حول حماية التراث التاريخى والثقافى للبلدين التى تضمن إستعادة الآثار المصرية أو الإيطالية التى تم تهريبها، كما وقع الوزيران أيضاً مذكرة تفاهم لترميم المتحف المصرى وجعله متحف للقطع الأثرية النادرة.

* وقع المهندس أمين أباظة وزير الزراعة وإستصلاح الأراضى مع لوكازايا وزير السياسات الزراعية والإيطالى مذكرة تفاهم بشأن التعاون فى مجال الصيد البحرى.

بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة • ارجعى إلى ربك راضية مرضية • فادخلى فى عبادى • وادخلى جنتى"

صدق الله العظيم

إنترناشيونال International

رئيس مجلس الإدارة
وأسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
زميل العمر
لواء بحرى
عصام الدين صالح حمزة
أسكن الله الفقيد فسيح جناته
وألهم آله وذويه الصبر والسلوان

ألقاب المرأة فى العصر الفرعونى

الجزء الأول



بقلم/ هشام السيد أحمدانى - باحث فى التاريخ والآثار

- لعبت المرأة دوراً كبيراً فى مصر الفرعونية سواء على مستوى الأسرة أو على مستوى الدولة ككل فقد حكى عنها التاريخ الفرعونى والأدب وجسدتها الآثار الفرعونية تجسيداً واضحاً بل كانت المرأة قاسماً مشتركاً فى الحكم والأمثال الفرعونية القديمة ولعل أفضل الألقاب أو الوظائف (الزوجة) فقيل (أن الزوجة الصالحة هبة الأله لمن يستحقها) (المرأة الجميلة ليست دائماً طيبة ولكن المرأة الطيبة دائماً جميلة) (لا تختر زوجتك بعينيك وقلبك بل أخترها بأذنيك وعقلك) (تكون المرأة سيدة بيتها عندما تشعر زوجها بأنه فى حاجة دائمة إليها) (علموا المرأة يتعلم الرجل ويتعلم الشعب).

- ومن ألقاب المرأة المتزوجة لقب (زوجته الكائنة أو المستقرة فى قلبه)
وقد عرف هذا اللقب فى الأسرة الثانية عشرة وقد لقبت به إمرأة تدعى "ست أتى" زوجة "خنتى أم سمت" من كبار رجال الملك سونسرت الثانى وكذلك السيدة "نوب كاوى" زوجة "وخ حتب" "وموت ارى" زوجة الكاتب (ثانى) فى عهد الملك تحتمس الرابع والسيدة "تاخعت" زوجة "نفرحتب" أحد كبار رجال الفرعون الملك العظيم حور محب (راجع مقالنا شخصيات تاريخية
- الملك الفرعونى حور محب .
- وقد إضمحل هذا اللقب بشكل كبير فى العصر المتأخر الفرعونى
- وقد سجلت لنا الآثار الكثير من علاقات الزوج بالزوجة حتى بعد مماته ففى المتحف البريطانى توجد برديه آنى وبها صوره لامرأة تبكى وتندب لفراق زوجها الذى مات – فى عهد الأسرة التاسعة عشرة ولعل من أمثله الرحمة والوفاء .
تمثال القزم سنب وأسرته فقد إكتشفه يونكر سنة 1927م بالجيزة الأسرة الرابعة وقيل بداية الخامسة والأول أرجح لدينا .
- وسنب هذا كان قزما رئيساً لأقزام القصر الملكى ومسؤلاً عن الحلى الملكية ونسب له البعض أنه كان يلعب دوراً كهنوتياً فى الأسرة الرابعة وقد صوره المثال المصرى القديم وهو فى وضع الجلوس متربعاً كبير الهامة والصدر صغير الساقين ومعه زوجته ذات الشعر المستعار يكشف جبهتها ترتدى ثوباً طويلاً وكانت لها وظيفة كهنوتيه خصوصاً فى معبد حتحور ومع الزوجين نجد الأبن الصغير والابنة الصغيرة يضع كل واحد منهما إصبعه فى فمه وهذا يدل فى نظرى على وحدة الأسرة وتماسكها بفصل حكمه ورضا ورحمه الزوجة والجدير بالذكر أن هذا التصوير الرائع السابق صنعه بالحجر الجيرى الملون ونرى ضرورة نقل مثل هذه التماثيل من الأماكن ذات البرودة العالية أو التكييف العالى لخطورته على هذا الحجر سواء كان تمثالاً أم بابا وهمياً . حفاظاً عليه.
- وقد حملت بعض النساء لقب نادبة (ندابة بالعامية) أى التى تظهر الحزن لوفاة عزيز لديها والرأى عندى أن النادبة كانت تعبر عن حزن حقيقى لديها وتعبر عنه أمام نفسها وأسرتها ومدينتها إذا لزم الأمر ثم تغير الحال إلى إستئجار من يقمن بذلك كمبالغة فى إظهار الحزن فقد صورت لنا المقابر بالأقصر فى الدولة الحديثة بعض النادبات يندبن متوفياً.
- والنادبة فى اللغة الهيروغيلفية تعنى (جرت) فقد كان كل نساء المنزل يلطخن ووجههن بالطين ويلطمن الخدود ويكشفن عن بعض صدورهن ويصحن بالبكاء فى المكان الذى كان يسكن فيه المتوفى وأشهر من أطلق عليها هذا اللقب (الملكة ايزيس) (زوجة أوزيريس) والتى بكت على فراقه بشدة حسب الأسطورة فأطلق عليها (جرت ورت) بمعنى النادبة الكبرى وأختها نفتيس (جرت شرت) بمعنى النادبة الصغرى وذلك فى مقبرة الملكة نفرتارى زوجة الملك رعمسيس الثانى على صورة حد أتين وكذلك ظهرت النادبات فى عصر أمنحتب الثالث فى مقبرة رعموزا وزير الملك السابق.
- ومن ألقاب المرأة "منعت" أى المرضعة فهناك المرضعة "نبت" مرضعة إحدى الأميرات وتدعى (ادوت) وقد كانت المرضعة فى كثير من الأمور تندمج فى الأسرة وتكون مصدراً للتكريم والإعتراف بالجميل وكثيراً ما كانت تصور فى البرديات خصوصاً لو كانت المرضعة فى القصر الملكى كمرضعة "حتشبسوت" وتدعى (سات رع) ومرضعة الملكة أحمس نفرتارى زوجة أحمس الأول بن سقنن رع وتدعى (رعى).
- وكانت المرضعة التى كانت على الشأو السابق تحمل العديد من الألقاب" كمرضعته العظيمة لابنه الملك" "و مرضعة الملك" .. ألخ وقد صورت لنا الآثار العديد من هذه الأمور وكثيراً ما كانت المرأة – أياً كانت مكانتها – تظهر فى التماثيل بمظهر المرضعة الأم لطفلها هى لا لطفل غيرها كالإلهه إيزيس ترضع أبناها الإله حورس.
- وهناك ألقاب أخرى للنساء فى العصر الفرعونى مثل (إبات) أى الراقصة فكان لقباً ووظيفة كما صور فى مقابر سقارة.
وقد تحول اللقب فى عهد الدولة الحديثة إلى (كسكست)
- وكذلك لقب "حريت بر" أى مديرة أو رئيسة البيت.
- وإذا ما انتقلنا للوظائف أو الألقاب العظيمة للنساء النبيلات لوجدنا العديد من الألقاب مثل (حاتت ع) أو النبيله ومن أشهر من تلقبت به (باقت) أم خنوم حتب فى عهد سنوسرت الثانى . وكذلك لقب (رخت نسو) المعروفة لدى الملك ومن أشهر من أطلق عليها هذا اللقب (حتب حرس) ابنه الملك خوفو.
- وكذلك ظهرت الألقاب الأعظم مثل (موت نسو) أم الملك – وأطلق على العديد من النساء من أمهات الملوك مثل الملكه (كميث) والدة الملك (نفرحتب الأول) فى الأسرة 13 الفرعونية . وكذلك الملك سات رع" زوجة رعمسيس الأول .
- وكذلك ظهر لقب (حمت نسو) زوجة الملك و(حمت نسوورت) أى الملكة الكبرى أو العظمى ولم يذكر المصرى القديم كلمة ملكة مجردة وإلى اللقاء فى الجزء الثانى إن شاء الله تعالى .




شكر وتقدير

يتقدم هشام السيد أحمدانى الباحث فى التاريخ والآثار بالشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور / أحمد يحيى عاشور رئيس مجلس إدارة مركز الإبداع بالإسكندرية على حُسن إدارته لهذا الصرح العظيم وعلى جميل تعاونه معنا ومع الآخرين لدفع الحركة الثقافية وكذلك نتقدم بالشكر والتقدير إلى سائر أسرة هذا الصرح ونخص بالذكر السادة الأساتذة بالمكتب التنفيذى الأساتذة أ/ شفيق بخيت وأ/إبراهيم صبحى وأ/ فتحى عبد المنعم وأ/ أيمن السيد وأ/ كانديس عادل وأ/ دينا زكريا وسائر العاملين به وإلى الأمام دائماً



* Dredging in the basin. The dredging materials to be used as a core material in the sea wall construction.
* Dredging to final required level of the basin, turning and approach.

3- Construction Miscellaneous Aspects

3-1 Sea Walls and Light Protections

Sea Wall(s) are considered to be the most costly and important structures in the port project. The main structure of the sea wall(s) is similar to a normal breakwater. The difference between each other is the structure of the inner (port) side. For the sea wall case, there is no armouring in the inner side. the berths are put behind them and the filling sand is reclaimed between them. For the sea side, the used armouring system is related the severity of wave attack. It is common to use concrete units in the armour system as they are able to provide very high resistance for the wave attack and are able to survive for a long period (Many decades). Using the concrete units in the armouring is considered a costly option. In many cases, if there is heavy rock available locally, this can be used instead. The main condition for using armour rock is to be able to face the required forces from the most expected severe wave conditions (Normally with a return period ranging between 1/50 to 1/100 years). Using the Granite in the armour layer of the sea wall(s) and the Gneiss rock for the under layer, instead of the concrete units (Accropode) will reduce the cost of the sea wall construction significantly. However, due to the large 1/100 year design wave height, the concrete armour units are required for the sea walls facing these waves. The cost evaluation for the sea wall(s) in the different alternatives has to consider that option.
The reclaimed areas behind the berths should be contained in closed borders and be protected front all sides from water attack. In the boundaries which are not expected to face hard attack from waves, revetments earth retaining system can be used. As a common construction terminology, this revetment system is called "Light Protection ". The cost of constructing one meter of that type of protection is low compared to the equivalent one from the sea wall construction.

3-2 Mooring Bollard System

The bollard spacing can vary between 15 and 20m depending on the vessel size and type of quay structure. It is generally preferred to have a bollard located at the end of a regular length of wall section for one bollard per section or symmetrically situated within a section length for two bollards per section. The capping beam assists in distributing these bollard pulls over a section length. For the system of the bollards, the bollard is situated on the capping beam, which transmits the mooring forces to the berth and so to the soil behind.

3-3 Drainage Considerations

In the soil profile of the port land, differential hydrostatic pressure may occur due to the difference in levels of the groundwater and LWL. The groundwater level below the natural ground level should be observed in the project vicinity area, which is in keeping with the coastal area close to the shoreline. The worst-case design scenario should be studied at low water when the groundwater does not drain. In this case, two options are available i.e. either incorporate a suitable drainage facility or design the structure for the additional hydrostatic pressure. Drainage facilities such as filter weep-holes or flap valves can be included in the berth structure to allow for the dissipation of the head of water from behind the berth. These systems have been proved to be very efficient nevertheless the possibility of clogging of such facilities exist. This would then require maintenance or even worse, replacement. Maintenance of such facilities is a highly specialised, which may not be available. Therefore the design of the structure will be such that allowance is made for a differential hydrostatic pressure i.e. no drainage facility behind the structure. Having stated this, one should note that there would be outlets in the form of storm-water culverts, at regular spacing, responsible for the global drainage of the backup area.

4- Description of Various Cost Parameters

The realistic estimation of construction cost and possibly maintenance cost of the total port system is of importance. A significant cost difference between two alternatives may tilt the balance towards one preferred design than another. The total and annual costs are in general to be merged in the long term budgeting of the port. The large amounts normally required to make the sea access safe and the basin depth is suitable to accommodate the design vessels comfortable .The preferred design and any serious alternative port approach should be planned for implementation and the cost thereof be estimated realistically. In this section, a cost estimate for the various alternatives is presented. In these estimates, only the costs of civil works. The additional cost for the development of the terminal and the operation equipment(s) are not included. Contingencies have also not been taken into account. Generally, the following engineering and construction planning estimations will be required to assess the cost for a newly design port :

A .Estimation of the quantities to be removed for construction to the planned depth(s) in both the access channel and the basin. For that purpose, detailed bathymetry and a good insight into the geotechnical characteristics of the subsoil along the port area are required.

B. Assessment of cost for the removal of various types of earth/ rock in the channel. This will require analysis for the geotechnical investigations, local wave conditions, availability of space for dredging operations and the balance between cut and fill within the construction phases.

C. Assessment of cost due to the environmental requirements, as a consequence of grounding collision risk, for especial disposal techniques, or other protection measures of ecological sensitive areas in the vicinity. The balance between protection of the environment and economic interests is important.

D. For the access channel, designs of channel bounds navigational aids of each alternative approach will have to be developed. Modern electronic positioning systems could facilitate vessel negotiations more accurate and result in saving in the channel dimensions and cost.

E. Assessment of installation cost of aids to navigation. This item is considered very small in comparison to the total c

Main Expected Design Loads For the Port Facilities

By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad

"Coastal & Port Engineer"

1- The Uniform Live Loads (Surcharge)

The uniform live loads (surcharge) generated on the waterfront structure will be as a result of the container handling activities. These loads will be composed of the stacking configuration on the apron of the proposed structure and quayside equipment(s) utilised in the handling operations. Determining the live loads on the structure requires a detailed understanding of the operations in order to develop a detailed stack layout and an efficient equipment utilisation plan. Hence guidance was sought in literature where one could obtain representative surcharge ranges applicable to typical container handling terminals. The details of the loads evaluation and the detailed quay wall design .is out of the scope of that study

1-1 Berthing Forces

The berthing forces are related to those forces imparted into the soil mass, via the quay structure, during the berthing manoeuvres of a vessel. It is not economical to decide all the design aspects due to the expected accidental ship impacts because of its low frequency of occurrence and serious cost implications. It is perhaps more logic to cater for only normal berthing forces and assume the risk for other scenarios. This decision is also dependent on the relative importance of the proposed facility and necessary repair method. Berthing loads, which are eventually transmitted into the soil mass, are dependent on many factors such as vessel dimensions, berthing velocity, fenders type and their absorption capabilities, deformation of the vessel's hull, etc. According to the decided development phase, the soil mass is positioned directly behind the quay edge. This positioning will allow for the easy transfer of forces from vessel to soil since berthing loads are in the favoured direction. These loads should be partially taken up by an appropriate fender system during the transmission process. The design of the fender system is identified as another task related to the global design of the quay structure, which is not covered within that study. Figure (1) presents the extreme position of big vessels for maximum .berthing impact energy

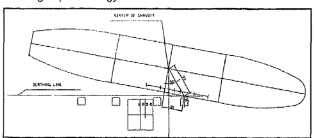


Figure (1) - Extreme Position of Big Vessels for Maximum .Berthing Impact Energy

1-2 Mooring Forces

Mooring forces are those forces imposed on the quay structure, via a bollard, while the vessel is moored alongside the berth. These forces, which are mainly dependent on the vessel size (displacement), must be considered during the design stage, as they could be substantial at times. Application of bollard-pull on quay structure is dependent on the type of bollard system adopted. Figure (2) presents the generated mooring forces on a big vessel

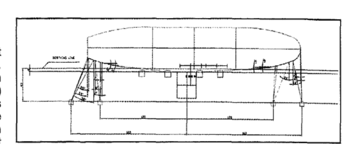


Figure (2) Generated Mooring Forces on a Big Vessel

2- Safety Factors & Construction Scheme

2-1 Safety Factors

There are two approaches of incorporating safety factors into a design to ensure overall safety and tolerance in the extreme conditions, as follows:

*The first approach works on the principal of applying a single appropriate safety factor at the end of the design. This could result in a very conservative design as it assumes that all worst-case scenarios (of materials quality, soil, loading, etc) would .occur simultaneously, which is not a true reflection

*The second approach uses partial safety factors applied to individual components at various stages of the design.

*These factors vary in magnitude depending on the consistency or reliability of the component under consideration. It also reflects a realistic occurrence of the worst-case scenarios.

*The design of the port items is recommended to be in accordance with the partial safety factors concept.

2-2 A Suggested Construction Scheme

For the final selected alternative, it is considered for the sequence of the development phase to don't make and obstacles in the future. For each development phase, many items should be constructed. The right sequence of the elements construction is vital for the ease of the different operations. In general , the following activities should be made within the different development phases :

* Sea wall and light protection(s) construction.
* Capital dredging operation (Basin , Turning circle and Approach).
* Towing the pre cast caisson quay wall(s) to site and so to the berthing area.
* Earth filling operations.
* Pavement , Drainage, etc. construction.
* Building(s), gate, etc. construction.
* Stacking area(s) preparation.
* Superstructure existence.
* Surcharge Loading (operations).

These elements can interact among themselves . The following approach can be considered applicable:

* Start of the sea wall construction.
* Start of the quay wall construction, sheltered by the partly completed sea wall.

*Dredging of sand in the basin. This sand is used as a fill material for reclamation work behind the berths.

الإجتماع المشترك
بين غرفتى ملاحة بورسعيد والسويس والبحر الأحمر



– عقب انتهاء إجتماع مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد الأول أوائل الشهر الماضى بعد التشكيل الجديد للغرفة..

* أفرز الإجتماع مجموعة من القرارات والتوصيات بعد أن رصدت عدداً من المشكلات والتحديات التى تعرقل مسيرة النهوض بالسوق الملاحى ليس فى مدينة بورسعيد فقط .. بل بمنطقة القناة بإعتبارهما من نسيج واحد لا يتجزأ

* ووضع الحلول والمقترحات للوصول إلى الأهداف المرجوة.على الصعيد الآخر أكد اللمعى أن جدول الأعمال الذى تم وضعه بكل عناية ودقة مع مناقشات مستفيضة بين أعضاء الغرفة مازال مفتوحاً على مستجدات ومتطلبات تضئ بالمسئوليات الجديدة للوصول إلى الأهداف التى نأملها والتى تحقق جزءاً منها ومازال الآخر قيد التنفيذ بمساندة كافة الأعضاء والأجهزة والقوات الشرعية للوصول إلى تحقيق الهدف الأسمى للغرفة وهى أن تصبح مرآة عاكسة وكياناً حيويا.. يخدم كافة العاملين فى السوق الملاحى .. ليس فى منطقة بورسعيد فقط .. بل بمنطقة قناة السويس على حد السواء .

* فى إطار تفعيل دورها فى السوق الملاحى وتحقيق أهدافها الرامية بالتنسيق مع غرف الملاحة البحرية فى المواقع المختلفة .. وجهت غرفة ملاحة بورسعيد الدعوة لإستضافة أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر فى إطار التنسيق المسمر والمشاركة من أجل أهدافا واحدة تخدم أبناء المنطقة.

* وقد رحب السيد عادل اللمعى رئيس غرفة ملاحة بورسعيد بالسادة الضيوف * وقام بإستقبالهم وشكرهم على قبول دعوته لعقد الإجتماع المشترك الأول بينهما فى هذه الدورة.. وقام السيد سعيد على رئيس غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر بشكر رئيس غرفة ملاحة بورسعيد وأعضاء مجلس الإدارة على إستضافتهم وقد تم الإجتماع بينهما وتم التوصل إلى :

– توقيع بروتوكول تعاون مشترك بين غرفة ملاحة بورسعيد وغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر .. يتم بمقتضاه تبادل الأفكار والخبرات بين الغرفتين والعمل المشترك لحل جميع القضايا والمشكلات التى قد تواجه الطرفين.

– توقيع ميثاق شرف بين الغرفتين تلتزم بمقتضاه الشركات العضو بكل من الغرفتين تلتزم بتدريب العمالة بالشركات الأعضاء بكل من الغرفتين .. وكذلك تدريب شباب الخريجين للدخول فى سوق العمل الملاحى بالفترة المقبلة.

– فى نهاية الإجتماع الأول بين الغرفتين والذى ساده روح التعاون والمشاركة الفعالة لفريق العمل الذى نتطلع إليها جميعا من موقع الحركة إلى الأمام والعمل الموصول حتى تضاف كل يوم حلقة جديدة إلى سلسلة الإنجازات التى تمثل لنا قيمة ورسالة .. واجبا ومسئولية .. أملاً ورجاء .. ولا شك أن الجميع يستحقون عن جدارة التنويه والإشارة إلى تكاتفهم وتآزرهم فى السعى المستمر لوضع غرفتى ملاحة بورسعيد – والسويس والبحر الأحمر على أعتاب مرحلة جديدة مليئة بالآمال والطموح لغدٍ أفضل لجموع العاملين بالسوق الملاحى بمنطقة قناة السويس.

بسم الله الرحمن الرحيم

"يا أيتها النفس المطمئنة • ارجعى إلى ربك راضية مرضية •
فادخلى فى عبادى • وادخلى جنتى"

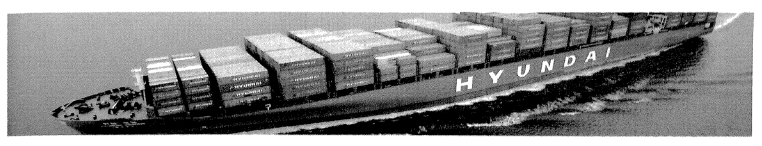
صدق الله العظيم

إنترناشيونال
International

رئيس مجلس الإدارة
وأسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
زميل العمر
الربان
حسام الدين أحمد سليم
أسكن الله الفقيد فسيح جناته
وألهم آله وذويه الصبر والسلوان



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

EASTBOUND	VOY	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
Renaissance	008 E	01-Jul	04-Jul	05-Jul	10-Jul	**13-Jul**	16-Jul	27-Jul	03-Aug	06-Aug
Ningbo	065 E	09-Jul	12-Jul			**22-Jul**	26-Jul	05-Aug	10-Aug	13-Aug
Maas	613 E	16-Jul	19-Jul			**29-Jul**	02-Aug	12-Aug	17-Aug	20-Aug

MED

EASTBOUND	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
Iris	147 E	26-Jun	28-Jun	01-Jul	**05-Jul**	09-Jul	19-Jul	20-Jul	24-Jul	26-Jul
Efficiency	045 E	03-Jul	05-Jul	08-Jul	**12-Jul**	16-Jul	26-Jul	27-Jul	31-Jul	02-Aug
Mosel	001 E	10-Jul	12-Jul	15-Jul	**19-Jul**	23-Jul	02-Aug	03-Aug	07-Aug	09-Aug
Chateau D'lf	002 E	17-Jul	19-Jul	22-Jul	**26-Jul**	30-Jul	09-Aug	10-Aug	14-Aug	16-Aug

WESTBOUND	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Mosel	001 W	14-Jun	16-Jun	18-Jun	19-Jun	22-Jun	24-Jun	**06-Jul**	10-Jul	12-Jul	15-Jul
Chateau D'lf	002 W	21-Jun	23-Jun	25-Jun	26-Jun	29-Jun	01-Jul	**13-Jul**	17-Jul	19-Jul	22-Jul
Supreme	001 W	28-Jun	30-Jun	02-Jul	03-Jul	06-Jul	08-Jul	**20-Jul**	24-Jul	26-Jul	29-Jul
Kennedy	011 W	05-Jul	07-Jul	09-Jul	10-Jul	13-Jul	15-Jul	**27-Jul**	31-Jul	02-Aug	05-Aug

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

eldeehy@Yahoo.com

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب

جمارك عصرية بعقول مصرية



وانطلقت معركة التطوير للجمارك المصرية. وإطلاقاً لا عودة إلى الوراء ولا وقت للبكاء على اللبن المسكوب. فطريق المستقبل لايزال طويلاً شاقاً يحتاج إلى كل صاحب فكر خلاق وعزيمة صادقة من أجل رفعة هذا الوطن الحبيب. لقد علمنا التاريخ أن العودة إلى الوراء عبر أنفاق الماضى لن تصل بنا إلا إلى الظلام والتخبط، أما الإنطلاق فى دروب المستقبل سيصل بنا حتماً إلى غدٍ أكثر إشراقاً بإذن الله. فمنذ أن كانت جمارك مصر تابعة للنظام الجمركى المطبق فى الدولة العثمانية ومروراً بفرمان 1873 الذى أعطى مصر بعض المزايا التى يمكن أن تطبقها فى تعاملاتها مع الدول الأخرى ثم فرمان 1879 الذى توسع فى تلك المزايا الممنوحة ثم صدور لائحة 1884 التى تعتبر أساس التشريعات الجمركية المصرية حتى صدور القانون الجمركى عام 1963 . ومنذ أول تعريفة جمركية مصرية صدرت بالمرسوم بقانون رقم(2) لسنة 1930 وكانت تهدف إلى حماية الزراعة المصرية وتشجيع البدايات الصناعية تحقيقاً للعدالة الإجتماعية.

منذ تلك السنوات البعيدة والجمارك المصرية تدار وفق أسس ومبادئ أقل ما توصف به أنها (روتينية) و(معقدة) حتى إتهمها البعض بأنها (عدو الإستثمار) تارة و بأنها (إدارة جبائية عمياء) تارة أخرى وليس خافياً على أحد ما يتردد على الألسنة وما يقال فى المنتديات وما يكتب فى وسائل الإعلام حول النوادر والحكايات الجمركية المثيرة حتى ترسخ لدى الرأى العام بأن الجمارك تعنى وتعنى فقط (الروتين).



الأستاذ

أحمد فرج سعودى

رئيس مصلحة الجمارك

ومع بدايات عهد الإصلاح المؤسسى الشامل كانت هناك محاولات جادة لتطوير العمل الجمركى ولكن النتائج دائماً كانت غير مكتملة النضج وعلى غير المستوى المرغوب لسبب أو لآخر. والحق يقال أن تلك المحاولات كانت شبة محاولات فردية تبعاً لنوعية القيادة الجمركية وفلسفة القائد.

والآن .. إنطلقت أول عملية تطوير شاملة ومنظمة ومخططة على أسس وقواعد علمية لا مجال فيها للصدف والخطوط ولا ترتبط إرتباطاً مباشراً بأشخاص هنا أو هناك وإنما هى عملية جاءت فى وقت تحتاج فيه مصر إلى إحداث إنتفاضة مدوية على كل المسارات الإقتصادية وأهمها (الجمارك المصرية) إن خبراء الإقتصاد يؤكدون أن إدارات الجمارك قد تساهم فى تخفيض تكاليف السلع فى الدول التابعة لها بنسبة 15% كما تساهم فى زيادة الصادرات بنسبة 17% إذا ما اتبعت إجراءات مبسطة وسهلة ومفهومة الخطوات وممكنة التنفيذ وتساير تكنولوجيا العصر ومبادئ العولة وتتحمل الجمارك مسئوليات عديدة يأتى على رأسها حماية الحدود الإقليمية للدولة. أما أخطر وأهم تلك المسئوليات فهى ترجمة السياسة الإقتصادية والمالية للدولة فالإدارات الجمركية هى إحدى أهم وأخطر الأدوات المالية فى يد متخذ القرار الإقتصادى فى الدولة، هذا ناهيك عن الأهمية القصوى للحصيلة الجمركية فى دولة مثل مصر وإن كان هذا الهدف الأخير توارى ليفسح المجال للأهداف الإستراتيجية الأخرى للدولة. نعود إلى مشروع تطوير الجمارك الجديد والذى أصدر وزير المالية قراراً بإنشاءه وهو على قناعة تامة بضرورة التطوير والإصلاح الشامل لمواكبة المتغيرات الجارية على الساحتين العالمية والمحلية نحو التحرير الشامل للتجارة . ويستهدف مشروع التطوير والإصلاح الجمركى وبالدرجة الأولى تحديث وتجديد الفكر فى العمل الجمركى والرغبة فى إحداث نقلة نوعية حضارية هامة للجمارك بإعتبارها أمل كل مصرى بمن فيهم رجال الجمارك أنفسهم، فرجل الجمارك ومنذ سنوات وهو مثقل ومكبل بأعباء تنفيذ العديد من القرارات والقوانين واللوائح بإجراءاتها المتعددة والتى لا تسمح لأى عقل بشرى أن يستوعبها ويحتفظ بها ويطبقها على أرض الواقع وبالتالى كان لابد من إعادة النظر فى المسألة برمتها وكان الحل الحتمى هو ميكنة الجمارك المصرية وإضفاء الطابع التكنولوجى فى كافة مراحل العمل وفى كافة المواقع الجمركية. إن تطوير الفكر هو ضربة البداية الصحيحة لأنه بدون فكر متطور لن يكون هناك إصلاح حقيقى، كما أن تنقية التشريعات الجمركية وإزالة التشوهات الموجودة بالتعريفة الجمركية يعد بمثابة الخطوات الأساسية للإصلاح ، إن مقاومة التطوير والتحديث هو سمة العاجزين وأصحاب المصالح ولن نقول أعداء الوطن لابد من التكاتف والتعاون بين الجميع رجال السلطات الجمركية والمستوردين والمصدرين ورجال الأعمال وشركات الملاحة وأصحاب التوكيلات الملاحية وشركات الشحن ورجال الصحافة والإعلام الجميع مسئولون أمام الله وأمام الوطن. التطوير سيقوم به جميع الزملاء فى كل المواقع التنفيذية الجمركية بمشاركة رجال الأعمال سواء المصدرين أو المنتجين أو المستوردين الذين يتعاملون مع الجمارك إلى جانب المستخلصين الجمركيين ومنظمات الأعمال إنها دعوة صريحة للجميع أن يشاركوا كل فيما يخصه فى صياغة مستقبل الجمارك المصرية إن دور وسائل الإعلام فى هذه المسألة جد خطير بالرأى والرأى الآخر وبتقديم الاقتراحات وشرح مواطن الداء وكشف المساوئ من أجل التوصيف الدقيق ووضع برامج العلاج الجذرى لجميع المشاكل المتعلقة بالأعمال الجمركية. إن صياغة قانون جمركى جديد واضح ومرن ويتماشى مع فكر الدولة وتوجهاتها الإقتصادية لابد وأن يكون هدف أول يحظى بالإهتمام على كافة المستويات وفى نفس الوقت إزالة التشوهات الفاضحة بالتعريفة الجمركية والتى تساوى بين المنتج النهائى ومستلزمات الإنتاج فى المعاملة الجمركية للواردات.

إن عملية شاملة تحتاجها التعريفة الجمركية ليتم وضع الفئات طبقاً لسياسة الدولة فى تشجيع التصدير والحفاظ على النقد الأجنبى وحماية الصناعة الوطنية من الإغراق والدعم.

أخبار من فوق السحاب

شركة جديدة للخدمات الجوية

صرح الطيار توفيق عاصى بأنه تم إنشاء شركة جديدة للخدمات الجوية لتحسين الأداء بالمطارات المصرية، كما سيتم ضم 8 طائرات جديدة لأسطول مصر للطيران بداية من أغسطس القادم، وتشارك مصر للطيران بنسبة 70% من رأس مال شركة الخدمات الجوية ولوفتهانزا 15% والشركة المصرية لخدمات الطيران بـ 15% وذلك بهدف الوصول إلى مستوى عالمى لتوفير الخدمات الحيوية لكل شركات الطيران العامة بالمطارات المصرية

إعادة النظر فى إستراتيجية السلامة

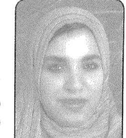
أعلن چيوفانى بيزنيانى مدير عام "الأياتا" أن الإتحاد الدولى للنقل الجوى يعمل على إعادة النظر فى إستراتيجية السلامة لتشمل أنشطة الصيانة وتعزيز مختلف برامج السلامة بهدف رفع معدلاتها، وذلك بعدما كشف الإتحاد فى تقريره السنوى أن حوادث الطيران تراجعت خلال العام 2007 إلى 00.68 لكل مليون رحلة مقارنة بـ 1.34 حادثة لكل مليون رحلة قبل عشر سنوات، وتكلف هذه الحوادث قطاع الطيران العالمى حوالى 4 مليارات دولار سنوياً.

شركة صينية لصناعة الطائرات

أعلنت الصين عن إنشاء شركة بدعم من الدولة فى مدينة شنغهاى تقوم بإنتاج وتصنيع طائرات تجارية برأسمالها 2.7 مليار دولار، وتتولى الشركة تصنيع طائرات ركاب تصل سعتها إلى 150 مقعداً، إلا أن خبراء صناعة الطائرات أشاروا إلى أن الصين تحتاج إلى 10 سنوات على الأقل لتصنيع طائرات ركاب تجارية كبيرة.

قصور وبيوت
لها تاريخ لن ولم يطوها الزمان

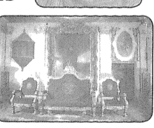
تغطية / وسام غنيم



1 - قصر الأمير محمد على
2 - قصر بشتاك
3 - قصر المناسترلى
4 - قصر السكاكينى
5 - بيت الكرتيلية
6 - بيت الهراوى
7 - بيت زينب خاتون
8 - بيت جمال الدين الذهبى

نحن اليوم نستعرض لكم جانب من الجمال والبراعة فى الفن المعمارى عبر العصور التاريخية القديمة والتى خلدت مجدها في هذه المبانى التى نتناولها اليوم بالتفصيل من قصور وبيوت تاريخية تحمل طرازاً خاصاً وطابعاً إجتماعياً متميزاً متمثل فى الزخارف والديكورات الرائعة.

• قصر الأمير محمد على :

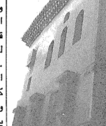


– أن قصر الأمير محمد على توفيق يقع فعلاً فى بقعه جميلة على فرع النيل الشرقى بجزيرة منيل الروضة وتبلغ المساحة الكلية للقصر 61711 متر مربع وله حديقة مساحتها 34000م2 ويتكون القصر من أقسام متعددة كل قسم يعرف بـ "السرايا" أما أقسام القصر فهى عبارة عن السور والمدخل الخاص بالقصر ثم بهو المدخل.

– فى يمين القصر يوجد "سراى الإستقبال" وهى تقع أعلى المدخل وكانت مخصصه لاستقبال كبار الضيوف الرسمين

– الطابق الأول: فيه "حجرات التشريفات" التى توصل لقاعة الصلاة فى مسجد القصر ثم ننتقل إلى الدور العلوى "القاعة الشامية" وتتميز بأن سقفها المغطى بالمرايا. ومن أقدم بنايات القصر "سراى الإقامة" والتى كانت المقر الخاص بإقامة الأمير حيث بابها خشبى مصفح بالنحاس ويوجد بالوسط نافورة على الطراز الأندلسى ويوجد مرايتان كبيرتان حيث يعطيان إحساساً باتساع المكان ويوجد حجرة للحريم باللون الأزرق وحجرة الطعام ومكتبة الأمير وصالون الصدق وحجرة المدفأه ثم حجرة المجوهرات وحجرة نوم الأمير وحجرة نوم الوصيفة.

• قصر "سيف الدين بشتاك" شارع المعز لدين الله الفاطمى"



كان الأمير سيف الدين بشتاك أحد أمراء الناصر محمد بن قلاوون والذى منحه لقب الأمير تكريماً له وتعظيماً لقيمته وشأنه.وأشترى سيف الدين القصر من ورثة أمير السلاح بدر الدين بكتاش الفخرى وأخذ من السلطان محمد بن قلاوون قطعة أرض بها بعض المبانى وذلك لبيت المال ثم هدمها ليضمها لقصره حتى أصبح قصره من أعظم قصور القاهرة فناً وجمالاً . له نوافذ من الحديد وزخارف من الرخام على مستوى عال من الدقة والإبداع.

كما أقيمت فى أسفل القصر دكاكين لبيع الحلوى وأنواع العطارة ومن الداخل مكان مسقوف بالخشب المزخرف ومنها إلى دهليز يؤدى إلى الإسطبل والسقف عبارة عن أقبية .. أما القبة اليمنى فتؤدى إلى السلم الذى يصعد فيه إلى الدور العلوى حيث القاعة الرئيسية للقصر التى يتقدمها سطح مكشوف ويتكون القصر من أيونات (سقف خشبى مزخرف يوجد بكل جدار من جدرانه شبابيك بها زجاج ملون وفسقيه من الرخام الملون .

• قصر "حسن فؤاد المناسترلى" :

كان المناسترلى ناظراً أى وزيراً للداخلية وذلك أيام عباس بن طوسون بن محمد على باشا سنة 1267هـ الموافق 1851م.

الصالة الرئيسية للقصر مزخرفة وجدوها مستطيلة طولها 24.40م وعرضها 12م وهى تنفتح على الخارج مباشرة وذلك بباب بالحائط الجنوبى الشرقى . عبر أربع درجات من الرخام ومن الجهة الشمالية الرقية لاحظ أعضاء جماعة التاريخ وجود "تراس" من الجهتين الشمالية الشرقية والجنوبية الغربية يطل إحداهما على النيل بينما الأخر على الحديقة الملكية وقد تم ترميم هذا القصر جذرياً ويوجد بالقصر بالزاوية البحرية مسجد صغير دفن فيه حسن باشا المناسترلى مع الشيخ عبد الرحمن.

• قصر السكاكينى (حى الظاهر ميدان السكاكينى)

نبدأ ببوابة القصر المصنوعة بدقة وفن (منشأ القصر هو حبيب جبرائيل أنطوان إلياس حنا "الشهير بحبيب باشا السكاكينى والده جبرائيل جاء هرباً من ظلم الأتراك فى دمشق.

ولقد كان صنعه جبرائيل والد حبيب هى صناعة الأسلحة والسيوف ومن هنا جاءت هذه التسمية "السكاكينى"

وكان حبيب يعمل مقاولاً ومن أعماله المشاركة فى حفر قناة السويس وإنشاء دار الأوبرا القديمة.

يتكون القصر من البدروم وثلاثة طوابق ، فالبدروم يشمل المطابخ وغرف الخدم. أما الطابق الأول "يشمل قاعة الإستقبال الرئيسية التى كانت تقام فيها الحفلات واستقبال الضيوف وغرفة الطعام وحجرة المكتبة الخاصة بحبيب السكاكينى والطابق الثانى عبارة عن ست غرف للنوم بالإضافة إلى حمامين وقد صمما على الطريقة الأوروبية.. وهناك حجرة شرقية تمتاز بزخارفها الإسلامية والأرابيسك وهى من أجل حجرات القصر والطابق الثالث به البرج حيث المقعد الصيفى والقبة الكبيرة الموجودة فى مركز القصر.

• بيت الكريتيلة (متحف جاير أندرسون):

بيت الكريتيلة بيت ملاصق لمسجد أحمد بن طولون وقد سمى بهذا الأسم نسبة إلى أخر من سكنه وهى سيدة يرجع أصلها إلى عائلة من جزيرة كريت وهو اللفظ الدارج لكلمة الكرتيلية.

أما عن أسم (متحف جاير أندرسون) يرجع إلى أنه كان يعمل طبيباً من موظفى الجيش المصرى وكان إنجليزياً طلب أن يتسلم من إدارة حفظ الآثار البيت ليعرض به مجموعته الأثرية فوافقت الإدارة على تسليمه بعد لأن قامت بترميمه فى مقابلة ترك مجموعته الأثرية هبه لمصر.

– ثم الإهتمام بالجانب الزخرفى من داخل المبنى أما من الخارج فتكاد تكون خاليه من الزخارف إلا المشربيات الخشبية الجميلة.

فالبيت من الخارج يشبه الحصن أو القلعة ولكن من الداخل تشعر فيه بالراحة والحرية فهذه دور صحيه تتخللها الشمس والهواء ولكل دار حد به تكون متنفساً لأهلها . ولتخفيف حدة الحر أقيم فسقاى داخلية وملاقف (أى الفتحات الموجودة فى السقف والحوائط لالتقاط النسائم ومحاطة النوافذ بزجاج ملون ولا ننسى المشربيات الرائعة).

• بيت الهراوى (حى الحسين والأزهر):

يتميز بيت الهراوى بالطابع الإسلامى الملحق بفناء مكشوف ونجد أن الصالونات تشغل الجناحين الشرقى والجنوبى . وقد تم إبعاد المطابخ والمنافع إلى المنطقة الخلفية حتى تكون بعيده عن مرمى بصر زوار البيت. وهناك مكان مخصص لطحن الحبوب وإسطبل خاص فى الناحية الجنوبية الغربية وهناك ثلاثة أقسام للمبنى، وهناك دور فيه فسقيه ثمانية الأضلاع مزودة بقطع الفسيفساء لأسقف تتميز برسومها الجميلة الدقيقة وبشريط منقوش عليه.

• بيت جمال الدين الذهبى (بحارة خشقدم) بالعطارين

يقع هذا البيت بشارع الأزهر بجوار مسجد الفكهانى وهو من أعرق بيوت القاهرة وقد بناه الخواجا جمال الدين شاه بندر التجار أبن المرحوم ناصر الدين.

يوجد بالدور قاعة من القاعة العلوية بهذا الأسم (ناصر الدين ويعتبر منزله من المنازل الكاملة فى العصر العثمانى ويعتبر المنزل نموذجاً جيداً يوضح تطور المنازل.

والمنزل قد بنى على شكل مثلث قاعدته تتجه إلى جهة الشرق ورأسه جهة الغرب وحدوده جهة الجنوب حارة خشقدم حيث يقع بها باب البيت الرئيسى ومن جهة الشمال حارة الحمام.

وهذا المنزل على الطراز الإسلامى فى الأسلوب المعمارى وهناك بداخله تراس يتلف من الجهة الغربية يطل على النيل.

وهكذا قد أستعرضنا لكم بعض من القصور والبيوت التى لا ننساها وستظل خالدة بتاريخها العريق وجمالها الذى ليس له مثيل.



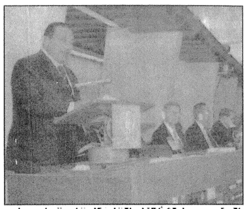
رؤية مصرية :

تحت شعار طعام لكل فم :

أزمة الغذاء العالمية .. كارثة تهدد بقاء البشرية

بقلم/ ولاء حمزة

- استمرار أرتفاع الأسعار حتى عام 2014.
- معاناة الشعوب النامية أمام تفاقم أزمة الغذاء.
- روما وقمة عالمية للأمن الغذائى.
- ارتفاع أسعار الغذاء يهدد حياة 100 مليون شخص.
- إنتاج الوقود الحيوى "الإيثانول" من المحاصيل الزراعية عمل غير أخلاقى وضد الإنسانية.



الرئيس مبارك أثناء إلقاء كلمته بقمة روما

هناك أزمة حقيقية فرضت نفسها على العالم بشكل عام والعالم النامى بشكل خاص ألا وهى أزمة الغذاء والقضية تتمثل فى النقص الشديد فى المحاصيل الغذائية إلىّ جانب الارتفاع الهائل والمستمر فى أسعارها والذى من المتوقع أن يستمر حتى 2014 وفى البداية لابد أن نتوقف عند أسباب هذه الأزمة العالمية وفى مقدمتها ما يلى :

● **الجفاف وسوء المناخ:** ويرجع السبب الرئيسى فى ذلك إلى ظاهرة "الاحتباس الحرارى" وما صاحبها من تغيرات مناخية هذا ما أكده أستاذ الإقتصاد د/ رشاد عبده وخير مثال على ذلك ما حدث لدولة مهمة مثل أستراليا التى تعتبر ثانى أكبر دولة منتجة للحبوب فى العالم مما أدى إلى إنخفاض محصول القمح بها هذا العام بأكثر من 60% وإلى فقدان البلاد سنوياً لآلاف الأفدنة من الأراضى الزراعية كما تسببت الفيضانات المتعددة مثل بلدة الصين فى تلف آلاف الأفدنة من الأراضى المزروعة بالأرز والذرة مما أدى إلى إنخفاض محصول البلاد من الحبوب خلال السنوات الثلاث الماضية بنسبة 7%.

● **ارتفاع أسعار البترول:** بما يمثله من أهمية كبرى فى المجال الزراعى سواء عند إستخدامه كوقود للآلات الزراعية ونقل المنتجات أو عند إستخدامه فى صناعة الأسمدة .

● **تحسين الأوضاع الإقتصادية:** لبعض الدول وخاصة الكثيفة السكان منها كالصين والهند ومن ثم أرتفاع متوسط دخل الفرد بها وما ترتب على ذلك من أرتفاع مستوى أستهلاكه سواء من اللحوم أو المواد الغذائية والحبوب مما فرض على هذه الدول التوقف عن تصدير هذه الحبوب والمحاصيل الزراعية إلى الخارج لسد إحتياجات شعوبها ومن ثم إنخفاض المعروض منها فى الأسواق العالمية.

● **بدائل الطاقة التقليدية تدق ناقوس الخطر:**

ومن بين أسباب تفاقم أزمة الغذاء هى بحث الدول المتقدمة عن بدائل للطاقة التقليدية المتمثلة فى البترول ومشتقاته حيث لجأت بعض الدول وفى مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية إلى إستخدام الحبوب وقصب السكر وغيرها من المواد الغذائية لإستخراج ما يسمى بالوقود الحيوى كأحد بدائل الطاقة ومن هنا أصبحت هذه المواد الأساسية مصدراً أساسياً لهذا الوقود.

● **إنتاج الوقود الحيوى .. جريمة ضد الإنسانية:**



البطون الجائعة هلت براءة الأطفال وإبتسامتهم

- لقد كشفت التقارير أن إنتاج 13 لتراً من مادة الايثانول المستخدمة فى هذا الوقود الحيوى يحتاج إلى حوالى 230 كيلو جراماً من الذرة لإنتاج هذه الكمية فقط.
- أدى إستخراج الأيثانول من المحاصيل المختلفة سواء التى نأكلها أو تأكلها الحيوانات أو نصنع منها منتجات أساسية إلى أرتفاع سعر القمح 90% فى عام واحد كذلك أرتفعت أسعار الذرة 40% وفول الصويا 80% والسكر 60% كما أرتفعت كل الحاصلات الأخرى مثل الأرز وغيره بنسب متفاوته ولكنها كبيرة.
- برميل الأيثانول يتكلف من منتج القمح 145 دولاراً أمريكياً ومن فول الصويا 232 دولاراً بينما يتكلف البرميل المنتج من الذرة حوالى 81 دولارا.
- استهلكت الولايات المتحدة الأمريكية بمفردها وهى الدولة الأولى لإنتاج الذرة أكثر من 30% من محصولها من الذرة فى إنتاج هذا الوقود.
- قال الأستاذ/ أحمد رجب فى عموده الشهير "1/2 كلمة" بجريدة الأخبار:
- (إن الإستيلاء على طعام الفقراء فى العالم وتحويله إلى وقود حيوى هو دليل على أن حضارة الإنسان فى القرن الواحد والعشرين قد وصلت إلى أوج أنحطاطها).

● **قمة عالمية لحل أزمة الغذاء:**

- أكثر من أربعين دولة من أنحاء العالم ورؤساء حكومات ووزراء وخبراء شاركوا فى قمة عالمية دعت إليها منظمة الأغذية والزراعة المعروفة باسم "فاو" فى روما لمناقشة قضية نقص المواد الغذائية وأرتفاع أسعارها الجنونى.

وأشار أ/ عبد الله حسن رئيس مجلس إدارة ورئيس تحرير وكالة أنباء الشرق الأوسط أن الرئيس مبارك حذر فى كلمته أمام القمة من مخاطر الأزمة الراهنة ودعا إلى حوار دولى عاجل حيث أن الأزمة الحالية تعانى منها الدول الغنية والفقيرة على السوء كما أشادت العديد من الصحف الأفريقية بأن الرئيس مبارك كان الصوت المعبر عن معاناة أفريقيا فى هذا المحفل الدولى.

- وأكد روبرت زوليك رئيس البنك الدولى أن التقديرات تشير إلى أن أزمة الغذاء العالمى يمكن أن تدفع نحو 100 مليون شخص فى العالم إلى براثن الفقر وأكد السكرتير العام للأمم المتحدة "بان كى مون" أن العالم بحاجة إلى ما بين 15 و20 مليار دولار سنوياً لتعزيز إنتاج الغذاء لمواجهة الجوع.
- كما كشف رئيس مجلس محافظى البنك الإسلامى للتنمية أحمد بن محمد آل خليفة عن حزمة مالية فى حدود 1.5 مليار دولار يخصصها البنك للمساعدة فى تحقيق الأمن الغذائى للدول الأعضاء.
- **وكانت من أهم نتائج مؤتمر روما:** التركيز على التنمية الزراعية حيث أكد "الكسندر وولكوم" ممثلة منظمة "أوكسفام" البريطانية أن إجمالى المساعدات الموجهة للزراعة قد تقلصت إلى النصف منذ 1980 وهو الأمر الذى يعتبر غير منطقى فى الوقت الذى ينمو فيه عدد السكان حول العالم بشكل كبير وأشار أ/ أمين أباظة وزير الزراعة وإستصلاح الأراضى أن المؤتمر أعاد قضية الزراعة إلى صدارة الإهتمام الدولى وجعل البعد الزراعى إحدى ركائز التنمية على مستوى العالم.

● **أرقام وإحصائيات:**

- "الفاو" : الجوع يهدد سكان 37 بلداً.
- الدول النامية تنفق 70% من الدخل على الغذاء.
- يبلغ العجز الغذائى العربى 40 مليار دولار.
- الأمم المتحدة 155 مليون شخص فى حاجة للغذاء.
- عائد التنمية من الإنتاج الزراعى 4 أضعاف من أى تنمية أخرى صناعية .
- بلغت نسبة الوقود الحيوى المستخدم فى أمريكا حوالى 20% من الوقود المستخدم فى المحركات وفى البرازيل هناك 6 مليون سيارة تستخدم هذا الوقود.
- أزمة الغذاء العالمية تسبب فى وفاة خمسة ملايين كل عام نتيجة نقص الغذاء كما خلفت فى عام واحد 800 مليون جائع.
- أعلنت الفاو أن 27 دولة منها 21 فى أفريقيا تعتمد على المساعدات الخارجية لتوفير الغذاء لمواطنيها.
- يشير الخبراء إلى أن ملئ خزان وقود السيارة بالايثانول "فى المرة الواحدة" يستهلك من الذرة أكثر من إستهلاك شخص إفريقى لمدة عام كامل!!!



الأسواق خالية نظراً لارتفاع الأسعار

«الصور من الأخبار والمصرى اليوم»

همسات:

- استشر من تشاء ولكن عليك أن تسير على دربك وحدك.
- الصادقون تسبقهم أفعالهم .. والمخادعون تسقطهم نذالتهم.
- النجاح لا يأتي عفوا .. فهو يحتاج للمغامرة.

إنترناشيونال تدعوك للإبتسامة:

- واحد أعمى أصطدم بعامود نور .. فتح وشاف الدنيا .. من فرحته أصيب بشلل !!
- واحد بخيل جداً مات أبنه الوحيد .. بكى عليه بعين واحدة !!

لمبة عمرها 107 أعوام !!!

العمر الطويل ليس مقتصراً على الإنسان فتوجد أشياء أخرى بسيطة قد تستمر وتبقى لمدة طويلة وآخر دليل على ذلك هو اللمبة التى دخلت موسوعة جينس للأرقام القياسية مؤخراً بسبب عملها منذ عام 1901 أى إنها تبلغ من العمر الآن 107 أعوام . اللمبة موجودة فى محطة قطار بولاية كاليفورنيا الأمريكية . وقد قام البعض بإنشاء موقع خاص باللمبة وتزويده بكاميرا لكى يستطيع من يدخل عليه أن يرى اللمبة.

بإمكان طائرة أن تحلق فى السماء " خمس سنوات متتالية" !!

- تعرض وكالة الأبحاث التابعة لوزارة الدفاع الأمريكية "داربا" طائرة جديدة قادرة على الطيران لمدة خمس سنوات متتالية دون الهبوط ودون أن تتزود بالوقود جواً . تدعى هذه الطائرة "فولتور" ويمكنها إصلاح أعطال شبكات الأتصال الصوتية والمرئية فى المناطق التى تتعرض لكوارث بيئية كما يمكن تسخيرها لمراقبة مخيمات تدريب الإرهابيين بصورة غير مرئية وتصل حمولة الطائرة إلى 500 كيلو جرام.

من أجمل ما قالوا:

- إذا اكتشفت أنك تعمل ضد مصلحتك فأنت عاشق "برنارد شو"
- المرأة كالبحر .. مطيعة لمن يقوى عليها .. جبارة لمن يخشاها "الفيلسوف الأغريقي فولر"
- الغرور أن ترغب ابنك أن يكون مثلك "الفيلسوف الألماني شوبنهاور"

صحتك تهمنا: البطاطس المسلوقة تخلصك من الدهون

أكدت دراسة غذائية حديثة أن تناول البطاطس المسلوقة بدون ملح أو أى إضافات تساعد على إنقاص الوزن وحرق الدهون وتخليص الجسم من السموم وقد أوضح د. يوسف الخطيب خبير التغذية أن البطاطس المسلوقة تحتوى على مواد يمكنها إمتصاص الدهون من الجسم بطريقة لا تضرر كما أنها تحتوى على معادن الحديد والكالسيوم والبوتاسيوم والفسفور والنحاس.

بالون يطوف العالم على مدى أربع سنوات كاملة:

عند ساحة أيفل تم إفتتاح هيكل بالون ضخم مساحته تسعمائة متر مربع كأحدث وسيلة تكنولوجية للدعاية والإعلان .. البالون بيضاوى الشكل قابل للنفخ مصنوع من غشاء نسيجى ومثبت على قاعدة خشبية وعلى مدى أربع سنوات كاملة سيسافر البالون من مدينة لأخرى خلال سلسلة لقاءات الفرق العالمية ليستقر عام 2011 فى نيوزيلنده وقت إفتتاح كأس العالم.

يتم من خلال البالون عرض أفلام سياحية عن البلد الذى يوجد به.. كما يمكن للزائرين دخوله من خلال أبواب دوارة تحافظ على تجديد الهواء .. كما يوجد به وحدات لقياس ثانى أكسيد الكربون لضمان تنقية الهواء.

حكمة العدد :

"الذين يفهمون الحياة لا يحبونها .. والذين يحبونها لا يفهمونها"

دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة

خطوات تساعدك على تجفيف شعرك بطريقة رائعة:

كل ما تحتاجينه هو مووس تصفيف ومجفف للشعر الكهربائى وفرشاه مستديرة أو اسبراى.

خلطة سحرية لبياض الوجه:

½ ملعقة فازلين – 3 ملعقة زبادى – 1 ملعقة عسل

لأن الزبادى أساساً يفتح البشرة وأضيفى كركم وعسل على الخليط وضعيه على الوجه ربع ساعة وأغسليه بالماء البارد .

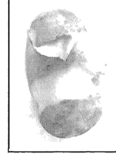
أسرار المكياج:

- من الخطأ وضع المكياج بعد حمام دافئ حيث تكون المسام مفتوحة مما يجعل المكياج يختفى بعد ساعات . أغلقى أولاً مسامات بشرتك بغسلها بالماء البارد أو بقطعة ثلج.
- المكياج الأغلى ليس دائماً الأفضل سترتكبين الأخطاء ذاتها حتى مع المكياج الأفضل.
- أذا كنت تعانين من عيب فى الوجه لا ترغبين فى إبرازه كتهدل الجفون مثلاً أو التجاعيد المحيطة بمنطقة العين إبتعدى عن أستعمال المستحضرات اللامعة على هذه المنطقة.

جمال يديك:

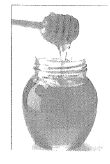
- التمرين الأول : هزى يديك حتى تبعدى عنها التوتر والتصلب تماماً.
- التمرين الثانى: ضمى قبضة يدك بأحكام لمدة ثانية ثم أفردى الأصابع ما أمكن ذلك يكرر 6 مرات.
- التمرين الثالث : حركى قبضة يدك بحركات دائرية أربع جهة اليمين واليسار.
- التمرين الرابع: ضمى يديك على المائدة ثم أفتحى أصابعك ما أمكن ذلك كررى هذا التمرين 6 مرات.

فوائد الشاى الأخضر لجمال المرأة:



- الشاى الأخضر يساعد على حرق الدهون.
- يساعد على تسريع عملية الأيض لأن تأثيره المضاد للأكسده يساعد الكبد على أداء وظيفته بشكل أكثر فعالية.
- يحمى القلب من الأمراض ويخفض مستوى الكوليسترول الضار للشرايين.
- يحمي من التعرض للجلطات الدماغية والقلبية.
- يحمى من الإصابة بمرض السكرى.
- يساعد الشاى الأخضر من الوقاية من التسمم الغذائى
- يمنع من نمو البكتريا الضارة فى الأمعاء ويساعد على نمو البكتيريا النافعة .
- الشاى الأخضر يمنع رائحة الفم.
- يساعد على خفض ضغط الدم المرتفع.

العسل وجمال البشرة:



لتنظيف البشرة (ملعقة من العسل – 2 ملعقة صغيرة لوز مطحون + نصف ملعقة صغيرة عصير ليمون (يفرك بها الوجه ثم يغسل بالماء الدافئ)

ترطيب البشرة (إمزجى ملعقة صغيرة من العسل مع ملعقة صغيرة من عصير الليمون افركى المزيج فى مرافق اليدين أو أى جزء جاف بالجسم وأتركيه لمدة 10 دقائق ثم أغسليه.

هيئة ميناء دمياط





تفعيلاً للقرار الجمهورى رقم110 لسنة 2000 والذى أعطى هيئات الموانئ المصرية سلطة الإشراف الإدارى على جميع الجهات العاملة بالميناء.

فقد صرح اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط بأنه كنتيجة طبيعية للجهد الرائع والتناغم الواعى والمدروس فى العمل والمتابعة بين هيئة ميناء دمياط وجميع الجهات والمصالح والشركات المتواجدة بالميناء فقد حقق ميناء دمياط أعلى مستويات الأداء والوصول بالربط (على الصعيدين) الآلى والإنسانى بين تلك الإدارات إلى منظومة عمل متميزة أساسها العمل كفريق واحد.

وأضاف اللواء/ الهرميل بأن أحد أهم النماذج الفعلية لذلك الأداء هو ما حققه فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بميناء دمياط من إنجاز فريد بين فروع الموانئ الأخرى .

وتتجلى أوجه التفرد فى التالى:

- وجود معمل أخشاب أوحد بين الموانئ المصرية يتم الفحص من خلاله لجميع موانئ الجمهورية.
- وجود معمل للأسمنت أوحد يتم فيه الفحص لجميع موانئ الجمهورية.
- معمل أثاث أوحد معتمد فى مصر وجميع الدول العربية يتم فيه الفحص للموانئ المصرية.
- فوز الفرع بالمرحلتين الأولى والثانية فى المسابقة الدولية بفرنسا والتى تقيمها الجمعية الفرنسية (ATLH) ويشارك حاليا فى المرحلة النهائية كممثل وحيد لجمهورية مصر العربية.

تم بالفعل اعتماد المعمل الميكروبيولوجى بالفرع طبقاً للمواصفة (ISO-17025-2005) من قبل المكتب الوطنى لإعتماد المعامل (NLAB) .

كما أضاف اللواء/ حسين الهرميل قائلاً بأنه لا يجب هنا أن نغفل الدور الممتاز للإدارة الجيدة للمهندس/ عزت عبد الهادى رئيس الفرع بالميناء والذى يسعى جاهدا لتجهيز الفرع وإعداده للحصول على الأيزو 9001 ليصبح إضافة جديدة ومميزة لإمكانيات الميناء، وكذلك الجهد والأداء المتميز والمشرف للجمارك بميناء دمياط تحت أشراف الأستاذ/ محمد السيد رئيس الإدارة المركزية لجمارك دمياط .

وإنما يدل كل ما تقدم على التعاون الجاد والتضافر الرائع الذى تسير به عجلة العمل بميناء دمياط وصولاً إلى العالمية بالفعل وليس بالقول ليصبح حقا ميناء الماضى والحاضر والمستقبل.



هيونداى تطلق خدمة أسبوعية جديدة فى البحر المتوسط

HMM



لواء بحرى
حسين الهرميل

اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى

افادت شركه كادمار للملاحة وهى التوكيل الملاحي لخطوط هيونداى بمصر انه قد بدأت بحمد الله تعالى أحدث خدمات الخط باسم خدمة MED و قد بدأت الرحلة الأولى لهذه الخدمة من ميناء شنغهاى بالصين في الرابع والعشرين من ابريل الماضي و تنفذ الخدمة بعدد 8 بواخر حموله 4000 حاويه مكافئه من موانى شنغهاى (الخميس / الجمعة) نانجبو (السبت) و هونج كونج (الاثنين /الثلاثاء) و شيوان (الثلاثاء) و سنغافورة (الجمعة /السبت) و بورت كيلانج (الأحد / الأثنين) إلى دمياط (يوم الجمعة) و منها إلى جنوه (يوم الاثنين /الأربعاء) و برشلونة (الخميس /السبت) و فوس (الأحد /الاثنين) ثم العودة إلى دمياط (يوم الخميس /الجمعة) و منها إلى جده (الاثنين / الثلاثاء) و بورت كيلانج (الخميس / الجمعة)

وتعتبر هذه الخدمة من احدث و أسرع الخدمات إلى ميناء جنوه و برشلونة وفوس وكذا إلى جدة و الشرق الأقصى و يعتبر زمن الرحلة مثالى للحاويات الثلاجة والبضائع سريعة التلف، وبالإضافة إلى تلك الخدمة فان خطوط هيونداى قد اشتركت كذلك فى خدمة MEX و هى الخدمة التى تنطلق قريبا من موانئ الصين و كوريا و موانئ الشرق الأقصى إلى دمياط ثم إلى جنوه و فوس و فالنسيا

و تضاف إلى خدمات هيونداى المتعددة تلك الخدمة المميزة EBX التى انطلقت فى يناير الماضى من ميناء دمياط إلى موانى تركيا و رومانيا و أوكرانيا ثم من ميناء دمياط إلى موانئ جده و الشرق الأقصى و من المعروف أن خطوط هيونداى تتوسع فى الخدمات المقدمة للعملاء على خلفيه النمو الكبير فى حركة التجارة العالمية و التزايد المستمر فى حجم الصادرات والواردات المصرية الأمر الذى يعززه التعاون المستمر والخدمات المتميزة التى تقدمها كل من هيئه ميناء و محطة حاويات دمياط وشركة كادمار للملاحة .

تهنئة من الأعماق

رئيس مجلس إدارة
مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير وجميع العاملين
وأسرة قطاع النقل البحرى
يهنئون
الأستاذة
فاطمة عبد الحميد
بالثقة الغالية
للقيادة الرشيدة
بتعيين سيادتها فى وظيفة
مستشار النقل البحرى لرئيس القطاع
لتاريخها الحافل بالإنجازات
وتفانيها فى خدمة النقل البحرى
ويتمنون لسيادتها دوام النجاح والتوفيق

تتقدم أسرة إدارة المعاهدات والإتفاقيات الدولية
بقطاع النقل البحرى بأجمل التهانى للأستاذة
سعاد عبد المقصود
مدير عام الإدارة
بمناسبة حصولها على درجة الماجستير فى المعاملات القانونية والتجارية الدولية واللوجستيات من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
مع دوام النجاح والتقدم والرقى

الرحلة التدريبية السنوية لدارسي برنامج الدبلوم العالى فى النقل الدولى واللوجستيات إلى ميناء برشلونة بأسبانيا فى الفترة من 16 إلى 23 مايو 2008

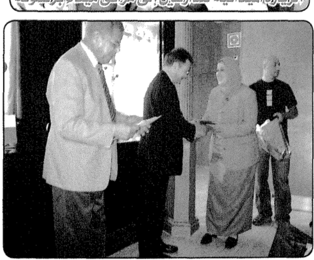
رئيس هيئة ميناء برشلونة يرحب بدارسي البرنامج وبجواره د/ إيمان رمضان

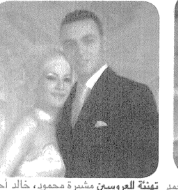
يعقد برنامج الدبلوم العالى فى النقل الدولى واللوجستيات بالتنسيق بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وجامعة مولدى MOLDE بالنرويج.
ويشارك فى هذا البرنامج دارسون من أربع عشر دولة أفريقية وأسيوية حاصلين على منح دراسية من مؤسسة النوراد NORAD النرويجية ويشارك فى هذه الدورة أيضاً عدد أربعة عشر دارساً من الهيئات والشركات المصرية.
وقد أجريت حفل التخرج لهذه الدفعة يوم الخميس الموافق 2008/5/29 بعد دراسة إستغرقت سبعة أشهر متصلة وحضر الاحتفال بالإضافة إلى رئاسة الأكاديمية العربية مجموعة من السفراء الأجانب على رأسهم سعادة سفير النرويج السيد/ توماس هوف، كما حضرها العاملون فى صناعة النقل البحرى.


الدارسون أمام مبنى هيئة برشلونة



الزيارة الميدانية للدارسين إلى مرافق ميناء برشلونة


توزيع الشهادات فى ختام الزيارة وتقديم الهدية التذكارية من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى إلى سعادة رئيس هيئة ميناء برشلونة.

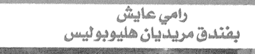




تمت خطوبة الزميلة ملكه محمد على الزميل محمد إبراهيم وأسرة مجموعة أميرال تهنئ العروسين وتتمنى لهما ولأسرتيهما السعادة والهناء

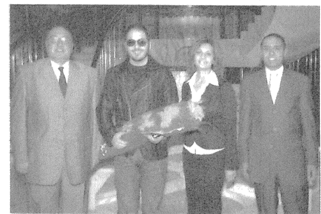
تهنئة للعروسين مشيرة محمود، خالد أحمد بالزفاف السعيد من الوالدين محمود زكى – فهمية حسنى بقطاع النقل

العروس/ إنتصار السافورى
العريس/ حسن المصرى

العروس/ دينا مصطفى
العريس/ مصطفى ضياء الدين



رامي عايش بفندق مريديان هليوبوليس



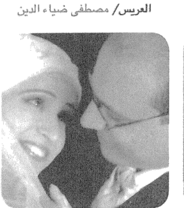
اختار المطرب اللبناني رامي عياش فندق مريديان هليوبوليس لقضاء فترة إقامته بالقاهرة لإحياء حفل الجامعة الألمانية الذي أقيم مؤخرا بالقاهرة. و من المعروف أن فندق مريديان هليوبوليس يسعي دائما لتوفير جميع سبل الراحة حيث الخدمة المميزة لإرضاء جميع الأذواق.حيث أدلي المطرب الشهير إعجابه الشديد بالفندق من حيث الراحة و الهدوء و الإمكانيات الفندقية الحديثة.

و كان في استقبال المطرب رامي عياش : ممدوح فرج مدير عام الفندق ،أحمد خورشيد نائب مدير إدارة المبيعات و التسويق و مي أحمد منسقة العلاقات العامة.

و يظهر في الصورة من اليمين :أحمد خورشيد نائب مدير إدارة المبيعات و التسويق ، مي أحمد منسقة العلاقات العامة ، المطرب رامي عياش و ممدوح فرج مدير عام الفندق.



العروس/ سمر الجوهرى
العريس/ أحمد شحاته



العروس/ إيمان
العريس/ محمود ربيع

تهنئة

رئيس مجلس إدارة مجلة إنترناشيونال
وأسرة التحرير
يهنئون
الدكتورة
إيمان صالح عبد الفتاح
كلية التجارة ببورسعيد
بمناسبة فوزها
بالإنتخابات المحلية
لمحافظة بورسعيد
ويتمنون لسيادتها
كل توفيق ونجاح





لمى مورو — مالیكة مورو — ندى هشام — شهاب سعيد

من جدو فاروق مورو




أحمد محمد عبدالفتاح — مصطفى عبد الرحيم مصطفى محمود صلاح محمود — إسراء صلاح محمود




صورة تتضمن اللواء بحرى إبراهيم محمد صديق رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة لموانى بورسعيد وهو يناقش الآنسة أسماء عوض أخصائى ثالث تسويق بالهيئة العامة لموانى بورسعيد وحصولها على درجة الماجيستير بدرجة إمتياز